Thomas Buchsteiner

Arbeiter und Tourismus

Dissertation
zur
Erlangung des akademischen Grades
Doktor der Sozialwissenschaft
in der Fakultät
für Sozial- und Verhaltenswissenschaften
der Eberhard-Karls-Universität Tübingen

1984

Thomas Buchsteiner

Arbeiter und Tourismus

Dissertation
zur
Erlangung des akademischen Grades
Doktor der Sozialwissenschaft
in der Fakultät
für Sozial- und Verhaltenswissenschaften
der Eberhard-Karls-Universität Tübingen

1984

Gedruckt mit Genehmigung
der Fakultät für Sozial- und Verhaltenswissenschaften
der Universität Tübingen

Hauptberichterstatter:	Prof. Dr. Hermann Bausinger
Mitberichterstatter:	Prof. Dr. Gottfried Korff
Dekan:	Prof. Volker Rittberger, Ph. D.
Tag der mündlichen Prüfung:	19. Juli 1984

Schnelldruck CAMPUS, 7408 Kusterdingen

ARBEITER UND TOURISMUS

A. 1. Zu einer kulturhistorischen Analyse des Arbeitertourismus S. 1

2. Historische Entwicklung des Tourismus S. 5
1. Reiseverkehr als Vorläufer des Tourismus S. 5
2. Der bürgerliche Tourismus S. 10
3. Tourismus im Zeitalter der Industrialisierung S. 11

B. Die Innovationsphase des Arbeitertourismus

1. Die soziale Lebenswelt des Arbeiters S. 14
1. Arbeit, Freizeit, Wohn- und Lebensqualität S. 14
2. Urlaubsentwicklung und Urlaubsrecht S. 21
3. Verkehrsmittelangebot, Zugang und Besitz S. 31

2. Die touristischen Ansätze des Arbeiters
1. Die Rolle des Arbeiters als Urlaubsreisender S. 35
2. Touristische Verkehrsmittel-Beeinflußung der Reiseformen S. 39
3. Zum Begriff "Soziales Wandern" S. 43

3. Ausprägungen des Arbeitertourismus
1. In politischen Organisationen S. 50
- Rhein-Mainischer Verband für Volksbildung S. 53
- Frankfurter Ausschuß für Volksvorlesungen S. 53
- Arbeiterdelegationsreisen S. 56
- Leipziger Fortbildungsverein für Arbeiter S. 57
- Reichsausschuß für sozialistische Bildungsarbeit, Berlin S. 60
- Freunde der internationalen Kleinarbeit (FREDIKA) S. 64
- Volksreisebüro Bremen S. 66
- Reiseabteilung des Ortsausschusses Leipzig des Allgemeinen Deutschen Gewerkschaftsbundes (ADGB) S. 67
- Arbeitskammer Bremen S. 68
- Sozialistische Arbeiterjugend (SAJ) S. 70

2. Vereinstourismus
1. Politisch-soziologische Bedeutung von Vereinsbildungen S. 73
2. Touristenverein - Interessenorganisation S. 76
3. Verwaltung von Freizeit - Freizeithilfe S. 78

4. Formen des Vereinstourismus S. 82
- Touristenverein Naturfreunde S. 83
- Turnvereine - Turnfahrten S. 95
- Gemeinnütziger Verkehrs- und Reiseverein Groß-Hamburg S. 97
- Arbeiter-, Rad- und Kraftfahrer-Bund "Solidarität" S. 99
- Verein "Volkswohl" S. 103

3. Privatwirtschaftliche Initiativen S. 106
- Mondscheinfahrten S. 109
- Reisebüro Hagemann & Co., Aachen S. 110
- Reisebüro Scharnow S. 112
- Reba-Reisen S. 112
- Deutsche Reisespar GmbH S. 113

4. Individuell organisierte Initiativen S. 118
- Proletarische Globetrotter S. 119
- Verwandtenbesuche S. 123
- Wochenendurlaubsreisen S. 124
- Ausflugs- und Urlaubsfahrten S. 126
- Zeitwanderer (touristische Randgebiete: Arbeitslosentourismus, Vagabunden, Handwerker-Walz, Wanderhändler, Musikanten ...) S. 132

C. Die Diffusionsphase des Arbeitertourismus

1. Arbeiter und Tourismus während der NS-Zeit S. 142
1. Das System der Kraft-durch-Freude-Organisation S. 142
2. Die Aktivitäten des Unteramtes "Reisen, Wandern, Urlaub" S. 146
- Wandern, Kurz- und Sonntagsfahrten S. 149
- Urlaubsfahrten, Reisen S. 151
- Kreuz- und Hochseefahrten S. 153
- Betriebsfahrten S. 154
3. Ziele des Arbeitertourismus im III. Reich S. 158
4. "Soziales Wandern" im III. Reich S. 163

2. Arbeiter und Tourismus nach 1945 - vom Bildungsurlaub zum Billigtourismus S. 167

1. Zur Veränderbarkeit von bildungspolitischen, kulturellen, wirtschaftlichen und sozialhygienischen Bedeutungsfaktoren S. 178
2. Kollision touristischer Bildungsarbeit mit den Verwertungsinteressen der Tourismusindustrie S. 183
3. Unorganisiertheit der Sozialprogramme (Gewerkschaftsarbeit) S. 190
4. Stigmatisierung der Arbeiter (Reisesparen) S. 195
5. Vom Arbeiter zum Staatsbürger S. 198

Literaturverzeichnis S. 204

A. 1. Zu einer kulturhistorischen Analyse des Arbeitertourismus

Arbeitertourismus wird selten oder kaum in der einschlägigen Literatur beschrieben, weder vereinzelt, noch in Zusammenhängen dargestellt, aber dennoch als existent erwähnt. Urlaub ist heute zur Massenerscheinung geworden und stößt auf ein zunehmend breiteres populäres und wissenschaftliches Interesse. Fast jeder zweite Bundesbürger erlebt "Urlaub", gestaltet aktiv dessen Erlebnisinhalte mit und die Auswirkungen des Massentourismus stellen den verschiedensten wissenschaftlichen Disziplinen die unterschiedlichsten Aufgaben.

Daß der Arbeitertourismus auch früher nur beiläufig erwähnt wurde, lag daran, daß Urlaub und Tourismus einen eher apolitischen Charakter haben und die Darstellung ihres Stellenwertes in der Arbeiterbewegung eher wichtigeren Dingen weichen mußte.

Diese Arbeit versucht sich mit einigen Aspekten aus dem Umfeld des Arbeitertourismus auseinanderzusetzen und einige Formen und Ausprägungen touristischer Realisationen "größerer" Freizeitblöcke der Arbeiter zu beschreiben.

Das eigentlich hochpolitische Thema wird dabei mehr aus dem Blickwinkel des Phänomens Tourismus betrachtet, auf politische, klassenkämpferische Attitüden und Affinitäten des Proletariats wird nur kurz hingewiesen, obwohl eigentlich nur nach harten gewerkschaftlichen Kämpfen um mehr Freizeit und Urlaub ein Arbeitertourismus entstehen konnte.

Trotz dieser Blickwinkelbegrenzung soll auf interessante Fragestellungen, wie nach dem Sinn proletarischer Aktivitäten in genetisch bürgerlichen und eigentlich nicht klassenkämpferischen Feldern, oder wie nach der Bedeutung von unpolitischen Freizeitbetätigungen für die politische Haltung nicht verzichtet werden, bzw. sollen am Rande noch theoretische Konklusionen mitdiskutiert werden, wie z. B. die These, ob eine schichtenspezifische Tourismusförderung ein kaum spürbares Machtinstrument einer repressiven Gesellschaft sein kann, auf bestimmte Mitglieder ohne diktatorische Gewalt domestizierende Einflüsse auszuüben.

Der zeitliche Bogen des Arbeitertourismus, von der Gewährung der ersten Urlaubstage um die Jahrhundertwende bis zur endgültigen Diffusion mit dem einsetzenden Massentourismus in den 60er Jahren, wird unterbrochen durch die kollektiven touristischen Aktivitäten des NS-Regimes. Obwohl die "Kraft-durch-Freude-Reisen" die Demokratisierung des Reisens unter dem Motto: Der Arbeiter reist! als Errungenschaft reklamierten, wurde die bis dahin initiative Selbstentfaltung und Entwicklung des Arbeitertourismus nun durch die gewaltvolle Zerschlagung aller Arbeiter-Kulturorganisationen und gewerkschaftlicher Verbände kollektiven, propagandistischen Zwecken unterworfen.

Die Behauptung, der KdF-Tourismus habe den "... Zugang zum bürgerlichen Freizeitmarkt"[1] geöffnet, die "... Partizipation des Arbeiters an einer exklusiv-bürgerlichen Freizeitgestaltung"[2] ermöglicht, wird sich als historisch und analytisch zu kurz gefaßt und in sofern als nicht-tragend erweisen.

Aufgrund der bereits erwähnten Schwierigkeit in der Quellenforschung, der massenhaften Vernichtung ganzer Vereinsarchive und Unterlagen im Dritten Reich und der dürftigen Erfassung touristischer Phänomene bis hinein in die 60er Jahre kann eine Beschäftigung mit dem Thema Arbeiter- und Sozialtourismus nicht flächendeckend sein. Sie kann nur touristische Phasen linienhaft skizzieren und analysieren, mit weitgehend additiven, die Komplexität oft nicht ausdrückenden Verfahren arbeiten und an manchen Stellen nicht mehr als eine deskriptive, an der Oberfläche kratzende Materialsammlung sein, die aber im Zusammenhang betrachtet an Plausibilität gewinnt und mehr als die Konturen eines Bildes von Arbeiter-Urlaubsreisen zeichnet, das zum Verständnis des Wachsens und Absterbens dieser Aktivität notwendig ist.
Deshalb wird sich auch diese kultur-historische Analyse Mängeln und vielleicht auch Irrtümern stellen müssen. Vielleicht liefert sie aber auch durch gerade nicht restlos abgesicherte, angreifbare Daten und Materialien neue Diskussionsgrundlagen und trägt dazu bei, die Geschichte der Arbeiterbewegung nicht erstarren zu lassen.

1. H.J. Knebel: Soziologische Strukturwandlungen im mod. Tourismus, S. 64
2. W. Buchholz: Die nationalsoz. Gemeinschaft KDF, S. 139

Der auf den ersten Blick vielleicht etwas zu ambitionierte Einstieg in das Thema wurde bearbeitet, um Strukturveränderungen touristischen Verhaltens bestimmter Schichten nicht nur auf die Veränderungen und Entwicklungen konsumtiver Kriterien und demographischer Abhängigkeiten zu reduzieren. Die Ansätze einer sozialen Schichtungstheorie, die die soziale Differenzierung der Makrostruktur eines sozialen Systems hier nahe legt, würden zu kurz greifen. Schlußfolgerungen aus Differenzierungen im Konsumbereich beruhen zu leicht auf verallgemeinerten individuellen Befunden, haben subjektiven Charakter und müssen so mit einem objektiven, vom Leben der Subjekte durch unabhängige Indizes gewonnenen Schichtbegriff kollidieren und liefern zu schnell einen statischen Ausschnitt gesellschaftlichen Handelns.
Deshalb soll über die kurze Beschreibung der historischen Entwicklung des Tourismus und der sozialen Lebenswelt des Arbeiters ein Bild von deren Dynamik gewonnen werden, das die strukturfunktionalistische Ebene verläßt, gesellschaftliche Antagonismen miteinbezieht und durch die geltenden Herrschafts- und Machtverhältnisse den Prozeß transparent macht, in dem gesellschaftliche Ungleichheiten entstehen und bestehen, touristische Möglichkeiten geprägt werden und letztlich auch der Wandel vom engagierten, anspruchsbeladenen Arbeitertourismus zum Billigurlaub für alle deutlich wird.

2. Historische Entwicklung des Tourismus

2. 1. Reiseverkehr als Vorläufer des Tourismus

Die Frage nach der Geburtsstunde des Tourismus trifft in der heutigen Tourismusforschung auf Uneinigkeit.

Das Reisen selbst scheint -historisch betrachtet- zu den ältesten menschlichen Verhaltensweisen zu zählen. Das wichtigste Kriterium, das die Frage nach den Ursprüngen des Tourismus eingrenzt, sind die Unterschiede in den Reisemotivationen. Denn manche Ortsveränderungen aufgrund politischer Antriebe, wie bei Kreuzzügen, oder religiöser, wie bei Pilgerfahrten, lassen sich ebenso schwer zum Tourismus zählen wie die wirtschaftlich motivierte Mobilität, um ein Handelsgeschäft abzuschließen, neue Rohstoffquellen zu entdecken oder sich eine handwerkliche Meisterschaft zu erwandern. Das gleiche gilt für klimatisch bedingte Nomadenzüge oder medizinisch bedingte Reisen, um Leiden und Krankheiten zu kurieren. Bei allen diesen Ortsveränderungen erscheint die Reise nur als unumgängliches Mittel, einen übergeordneten Zweck zu erfüllen. Und obwohl diese Reisenden oft ihre Neugierde stillen konnten oder unvergeßliche Erlebnisse und Eindrücke speicherten, scheint die Reise selbst oft eine Last gewesen zu sein.

Die frühesten Quellen von tourismusähnlichen Aktivitäten, von Reisen um ihres Selbstzwecks willen, zeigt Hans Magnus Enzensberger in seinen kulturkritischen Tourismustheorien[1]. Er fand in der Spätepoche des römischen Kaiserreiches bei den damaligen Patriziern ein ungeheures Reisevolumen in die Vergnügungsstätten und hotelartigen Unterkünfte an der italienischen Westküste. Die römische Elite bediente sich dabei schon reisebüroähnlicher Unternehmungen. Enzensberger klassifiziert diese Reise aber eher als eine kurze Modeerscheinung, der mit Recht "die revolutionären Züge" fehlten. Es war ein "Minderheitstourismus", dem sowohl die politischen, als auch die technologischen Antriebe fehlten, "um ihn aufs Ganze auszudehnen".

Diese Kraft hatte aber, allerdings nur über den Weg der Imitation und gesellschaftlichen Umbrüche, die "grand tour" der jungen Adeligen gegen Ende des 17. Jahrhunderts. Weil sie zum Vorbild für die späteren Reisen des gehobenen Bürgertums wurden und wiederum später von breiteren Massen imitiert wurden, kann man sie als "Fossil"[2] des Tourismus bezeichnen. Die "grand tour" diente den jungen Adeligen zur Vorbereitung auf spätere Amts- und Würdenübernahme. Ausgestattet mit Empfehlungsschreiben und gut sortierten Tourenunterlagen, erreiste man sich mit Hilfe von Reisemarschall und Domestiken die Vervolisländigung seiner Bildung und die Verfeinerung gesellschaftlicher Umgangsformen.

1. H.M. Enzensberger: Eine Theorie des Tourismus, S. 190
2. H.J. Knebel: Soziologische Strukturwandlungen im modernen Tourismus, S.12

Man tanzte, festete, jagte, ritt und focht mit seinesgleichen, bemühte sich, die Landessprache zu erlernen, die Universitäten zu besuchen und sicherte durch kurzfristige Integration in die lokale adelige Elite am Zielort nicht nur eigene feudale Herrschaftsformen und gemeinsame Bezugswerte, sondern auch diplomatische und wirtschaftliche Verbindungen und den grenzenlosen elitären adeligen Mußeanspruch auf Bildung, Erziehung und Vergnügen. Und gerade letzteres spielte, zusammen mit dem Kennenlernen von "Land und Leuten", eine nicht zu vernachlässigende Rolle bei den noblen "grand tours", auch wenn durch das schlechtentwickelte Verkehrs- und Transportsystem die soziale Wirklichkeit in den bereisten Ländern allenfalls selektiv wahrgenommen wurde. Not, Stagnation, Abgabe von Ernteerträgen, Hand- und Spanndienste, feudale Verfügungsrechte bis hinein in die Privatsphäre der Untertanen bildeten den sozioökonomischen Hintergrund, vor dem die Nobeltour zu sehen ist. Vor diesem Hintergrund konnten sich erst Reichtum und adelige Mobilität entwickeln. Reisen war Privileg des Adels; es war kostspielig und zeitaufwendig, und das traditionsgeleitete Leben schloß ohnehin Imitation durch die Unmöglichkeit der vertikalen Mobilität aus. Verhaltenserwartungen waren streng limitiert, tradierte Normen und Institutionen grenzten einzelne soziale Systeme durch den Konformitätszwang ihrer Mitglieder streng voneinander ab, und nur den Handwerkern wurde ein mobiler Freiraum zur Erwanderung ihrer Meisterschaft zugebilligt. Ende des 18. Jahrhunderts bröckelte allmählich das Muße-Monopol der einstmals herrschenden Klasse.

Mit dem Ideal des gesellschaftlichen, ökonomischen Fortschritts, mit dem Beruf im Vordergrund, verlor die höfische Gesellschaft immer mehr an Bedeutung. Ein Wirtschafts- und Bildungsbürgertum (Unternehmer, Händler, Gelehrte, Schriftsteller) mußte seinen neuen politischen und wirtschaftlichen Status manifestieren und imitierte den Lebensstil des Adels. Unternehmervillen übernahmen die Rolle des Fürstenpalastes, die im Kaffeehaus debattierenden Intellektuellen verdrängten die höfischen Gelehrten, und Elemente einer bürgerlichen Kultur wurden in Kunst, Architektur und Literatur sichtbar. Die "grand tour" wurde abgelöst durch die ökonomisch orientierte Informationsreise in hauptsächlich wirtschaftlich weiterentwickelte Gegenden, und die Verselbständigung des Bildungsmotivs der "grand tour" schuf parallel die Kunstreise. Italien, "das Land, wo die Zitronen blühen", wurde nicht nur für Goethe zu einer literarischen Pflichtübung. Die klassische Kunst, durch Architektur geformte Landschaft und die Hauptstadt Rom motivierten Dichter, Denker, Künstler, Adel und Bildungsbürger zu einem Reisestrom in die Antike, zu einer Flucht in die Historie. Auch das Vergnügungsmotiv der "grand tour" verselbständigte sich und wurde unter dem Einfluß von Reformation und säkularisiertem Christentum, der zur Wiederentdeckung des Körpers und der eigenen Sinnesfreude führte, zu einem autonomen Motiv für eine neue Form des Reisens. Es entwickelte sich in der neuen gesellschaftlichen Führungsschicht die nun ausschließlich dem Vergnügen dienende Badereise.

Die Gesundheitspflege diente Adel und Bürgertum zur rationalen Rechtfertigung, die imitierten Vergnügungen der "grand tour" aber degenerierten zur Äußerlichkeit. Die Kurorte wurden zu Kristallisationspunkten gesellschaftlichen Lebens, in deren Mittelpunkt die Kurpromenade und das "Gesellschafts- oder Conversationshaus" standen. Mit Bällen, Empfängen, Konzerten, Glückspielen und anderen luxuriösen Vergnügungen konnte man die drückenden politischen und sozialen Probleme des Landes vergessen und die Doppelmoral aufbauen und aufrechterhalten, die auf der anderen Seite mit häuslicher Askese, Fleiß, Demut und Genügsamkeit als moralischen Wertorientierungen für die Masse der Bevölkerung als verbindlich erklärt wurden. Erst das Verbot der Spielbanken (1872)[1], die Entwicklung der Wissenschaft der Balneologie und die Entdeckung reizvollerer Reiseziele machte die Badeorte zu wirklichen Heilbädern, die Besucher zu wirklichen Heilungssuchenden. Während das Naturverständnis des 17. Jahrhunderts die Schönheiten der Landschaft noch nicht als ästhetischen Wert aufnahm, wurde Ende des 18. Jahrhunderts durch die philosophische Bewegung der Aufklärung und durch den Drang, die naturwissenschaftlichen Kenntnisse zu erweitern, der Alpenraum entmythologisiert. Durch wissenschaftliche Beschreibung und poetische Verklärung geweckt, entwickelte sich ein Reisebedürfnis unter den neuen Reichen, das vorerst noch durch unzureichenden Ausbau der Fernstraßen, hohe Zollgebühren und Unterkunftsprobleme im Alpenraum gebremst wurde[2].

1. H.J. Knebel: Soziologische Strukturwandlungen, S.19
2. Zu Beginn des Alpentourismus war das Pfarrhaus ein üblicher Übernachtungsort des bürgerlichen Reisepublikums. Aber bevor Pfarrhäuser in bevorzugten Zielgebieten zu Gasthöfen wurden, verbreitete sich die kommerzielle Basis des Gasthofgewerbes. Vgl. auch Hans-Werner Prahl/Albrecht Steinecke: Der Millionenurlaub, S. 48

Die jahrhundertelange Scheu schlug um in Schwärmerei und ließ nach und nach die Voraussetzungen für die Bergtouristik[1] und die Entwicklung der Gesellschaftsreise entstehen. Mit dem 19. Jahrhundert war das Reisen modern geworden. Mit der Verbesserung des Straßennetzes, der Erschließung der Alpen und der Erfindung der Eisenbahn und des Dampfschiffes wirkte es fast schon demokratisiert, wobei die Flut der damaligen veröffentlichten Reiseliteratur als Multiplikator eine große Rolle spielte.

2. Der bürgerliche Tourismus

Aber immer noch -trotz demokratisierender Tendenzen durch den beginnenden Ausbau des Verkehrs- und Transportsystemswaren Reisen kostspielig und zeitaufwendig und nur über die Privilegien des bürgerlichen Besitzstandes hinaus reichen Minderheiten zugänglich. Das gehobene Bürgertum reiste aber nicht annähernd so lange und intensiv wie der Adel, und der Bürger, der von Sehenswürdigkeit zu Sehenswürdigkeit hastet, wurde schon im 18. Jahrhundert Objekt von Satire und Karikatur. Der Mehrwert, der auf adeligen Gütern oder in den Manufakturen meistens mit ausbeuterischen menschenunwürdigen Methoden erwirtschaftet wurde, wurde schnell und somit auch ökonomisch verlebt. Mit der Industrialisierung und dem Wachsen der wirtschaftlichen Macht entfaltete sich langsam die bürgerliche Gesellschaft und mit ihr der Tourismus, der sich in diesem Sinne neu zu definieren begann. Relikte historischer Glanzzeiten wurden für die kommenden Jahrzehnte die vorgegebenen Ziele, die Prestige und bürgerlichen Status auf Reisen prägten.

1. Vgl. auch Dieter Kramer: Der sanfte Tourismus, S. 16 - 38

Während anfangs noch Märchen und Sagen den bürgerlichen Versuch unterstützten, in der glorifizierten Historie unterzutauchen, übernahmen sehr schnell Reiseführer diese Rolle. Sie definierten bestimmte Landschaftselemente und architektonische Geschichts- und Kunstobjekte als Sehenswürdigkeiten, deren Wichtigkeit durch Vergabe von Sternchen bewertet wurde und somit auf einfache Weise das Zusammenstellen von Reiseprogrammen und Haltestationen erleichterte. Die Besichtigung wurde zum Pflichtprogramm, die Menge der Sehenswürdigkeiten bestimmte die bürgerliche Leistungsfähigkeit auf Reisen, und die mitgebrachten Souvenirs waren die Beweise für die Authentizität der erzählten Eindrücke und Erlebnisse. Die Imitation, die Orientierung an Trendsettern, wurde touristisches Grundverhalten, und sowohl Trendsetter als auch Imitator fanden es gleichermaßen vulgarisierend, wenn nachfolgende Schichten ihre Urlaubsdomizile überschwemmten. Die Reichen flüchteten in stets neue Ziele und Vergnügungen, zogen aber stets den Tross von Imitatoren -abgestuft nach Einkommen und Sozialprestige- mit zeitlicher Verspätung hinter sich her.

3. Tourismus im Zeitalter der Industrialisierung

Die industrielle Entwicklung leitete das Finale des elitären Tourismus ein. Soziale Umschichtungsprozesse ließen den Adel langsam abdanken, halfen dem Besitzbürgertum zu wirtschaftlicher und gesellschaftlicher Macht und schufen eine starke bürgerliche Mittelschicht, die nun das potentielle Reisepublikum verkörperte.

Der lange Zeit durch kleinstaatliche und technische Hindernisse parzellierte Raum wurde seit Mitte des 19. Jahrhunderts durch den raschen Ausbau des Eisenbahnnetzes verkehrsmäßig erschlossen. Die Ausweitung der Transportkapazitäten im Personenverkehr machten Reisen erschwinglicher, und die Bewegungen im Lohn- und Freizeitgefüge ließen größere Teile der Bevölkerung mobil werden. Die Fabrikarbeit, die Einführung von Maschinen, die hohe Kapitalbindung, die Rationalisierung und die verschärfte ausländische Konkurrenz förderten intensive Arbeitsbelastungen, die oft auch den Unternehmer nicht verschonten. Ein physisches und psychisches Erholungsbedürfnis begann sich zu melden, und die Investition in die eigene Arbeitskraft, in die Produktivität als "Arbeitsmaschine" schien auch rentabel. Tourismus war nach wie vor bürgerliche Angelegenheit, wenn auch die Bürgerschicht heterogener wurde. Fluchtmittel in das Erholungsbedürfnis, in die kurzfristig lebbare Gegenwelt, die die Unwirtlichkeit der Industrialisierung induzierte, wurde die Eisenbahn. Der Fahrpreis übernahm die soziale Sortierung. Während das Großbürgertum versuchte, die fernen Länder zu entdecken, schuf sich der Mittelstand die "Sommerfrische". Sie diente vor allem der Familienplanung, gesundem Leben in der einfachen Natur und der häuslichen Gemütlichkeit, die zum neuen Urlaubsideal der bürgerlichen Mittelschicht wurde. Während die Besitzbürger den "Orientexpress" bestiegen oder im Hotel "Bristol", "Continental" oder "Palast" logierten, nahm der Mittelstand in der Pension "Waldesruh" oder im Haus "Annerose" Unterkunft und erfreute sich an bescheidenen Urlaubshöhepunkten wie Bootsfahrten, Kammermusik, Kegeln und Kinderfesten.

Ende des 19. Jahrhunderts wurden auch die ersten bürgerlichen Touristen-Vereinigungen gegründet. Sie wurden aus der Alpen-Begeisterung heraus geboren und waren in der Hauptsache naturwissenschaftlich-romantisch orientiert. Als wichtigste Vereinigungen bürgerlichen Ursprungs gelten der Deutsche Alpenverein[1] und -regionaler begrenzt- der Schwäbische Albverein[2]. Als Interessenverband von Idealisten gegründet, war das Anlegen und Kennzeichnen von Wanderwegen, der Bau von Schutzhütten, die Herausgabe von Wanderkarten und -schriften und das Wahrnehmen von Naturschutzfunktionen die Aufgabe dieser Vereine. Beim Alpenverein zusätzlich ein Bemühen um Fahrpreisermäßigungen, Organisieren von Rettungsdiensten, Wanderführungen und eine wissenschaftliche Erforschung des Alpengebiets.

Im Zeitalter der Industrialisierung wurde auch das Profitpotential des Tourismus erkannt. Das Gasthofwesen blühte bereits auf, als die ersten Bürger mobil wurden. Es wurde aber im Laufe der Zeit auf eine immer kommerziellere Basis gestellt und durch die Hotelwirtschaft ergänzt. Die ersten Reisebüros wurden Mitte des 19. Jahrhunderts gegründet[3]. Der organisierte Tourismus begann sich zu etablieren. Neue Konsumentenschichten wurden durch exklusivere Angebote erschlossen, die Gesellschaftsreise wurde entdeckt. Die Fahrpreise wurden durch Pauschalbuchungen weiter gesenkt und die touristischen Angebote immer stärker normiert, montiert und seriengefertigt,[4] um immer größeren Kreisen das Ferienmachen zu ermöglichen.

1. gegründet 9.5.1869 in München
2. gegründet 13.8.1888 in Stuttgart und viele andere der im Verband deutscher Gebirgs-Wandervereine (1883) angeschlossenen Vereine.
3. Vgl. : H.J. Knebel: Soziologische Strukturwandlungen im modernen Tourismus, S. 22 - 26 Umfassender bei: Karl Fuss: Die Geschichte des Reisebüros
4. Vgl. auch H.M. Enzensberger: Eine Theorie des Tourismus, S. 196, 197
Enzensberger, der versucht, in seinen Analysen den Massentourismus aus der bürgerlichen Revolution und der Industrialisierung historisch herzuleiten, beschreibt eingehend die Entwicklung des touristischen Produktionsprozesses der Normung, Montage und Serienfertigung.

Aber immer noch gibt der soziale und ökonomische Schatten, in dem die Masse der Bevölkerung zu Mitte und Ende des 19. Jahrhunderts steht, den Hintergrund ab, vor dem sich Luxus, Verschwendung des kapitalistischen Besitzbürgertums und die kleinbürgerliche Beschaulichkeit der Mittelschicht in ihren Muße-Refugien spiegeln. Denn "während Unternehmer, Beamte, Ärzte, Handwerker und Geschäftsleute längst im Tourismus eine Chance erkannt hatten, den Finsternissen von Birmingham und Glasgow, Wuppertal und Bochum den Rücken zu kehren, blieben die eigentlichen Leidtragenden der primären Akkumulation der trostlosen Gefangenschaft der Städte, dem Elend der Mietskasernen verhaftet"[1].

B. Die Innovationsphase des Arbeitertourismus

1. Die soziale Lebenswelt des Arbeiters

1. 1. Arbeit, Freizeit, Wohn- und Lebensqualität

Bis in die zweite Hälfte des 19. Jahrhunderts bot sich bei der Masse der Bevölkerung in Deutschland noch überwiegend ein Bild wirtschaftlicher Rückständigkeit und zunehmender Pauperisierung. Das expandierende Fabriksystem machte aus der Masse der Proletarier eine ziemlich homogene Schicht ungelernter Arbeiter, deren Produktionserfahrungen als Handwerks- oder Manufakturgeselle, Bauer oder Tagelöhner für die kapitalistische Fabrikproduktion wertlos war[2].

1. H.M. Enzensberger: Eine Theorie des Tourismus, S. 195
2. Vgl. hierzu: H. Zwahr: Ausbeutung und Stellung des Fabrik- und Manufakturarbeiters am Ende der industriellen Revolution. S. 87 - 137
Wie in anderen thematisch gleichen Publikationen erwähnt Zwahr, daß die ehemaligen Schneider-, Mützenmacher und Kürschnergesellen in den Fabriken durchweg als Arbeiter bezeichnet wurden.

Der Prototyp des Arbeiters war nicht mehr die Gesindeperson des 18. Jahrhunderts, sondern der ungelernte Fabrikarbeiter mit eigenem Familienhaushalt. Sein Lebensumfeld wurde bestimmt durch die sekundären Folgeerscheinungen der kapitalistischen Produktionsform, wie Wohnungselend, mangelnde Freizeit, harte, gesundheitsschädigende Arbeitsbedingungen, existentielle Unsicherheit, Berufsarbeit der Ehefrau, Mithilfe der schulpflichtigen Kinder und ständige Angst vor Arbeitslosigkeit, dem absoluten Elend. Der Umzug in die Nähe der städtischen Produktionsstätten bedeutete den Bruch alter Familienbeziehungen, die Trennung von Wohn- und Arbeitsplatz und den Verlust religiöser Bindungen und möglicher Haltepunkte. Erschöpft vom Kampf um die nackte Existenz konnte die Arbeiterfamilie nicht zur Ausgestaltung eigener Lebensformen kommen. Ihre Funktionen reduzierten sich auf eine reine Eß- und Wohngemeinschaft.

Mitte des 19. Jahrhunderts wurde die Lage der Arbeiter etwas erträglicher. Der Ausbau der Industrie, eine ausgeglichenere Arbeitsmarktlage, ein Anstieg der Reallöhne und vor allem die sukzessive Verkürzung der Arbeitszeit, die vorher bis zu 16 Stunden an 6 Tagen pro Woche ausmachen konnte[1].

1. Vgl.: J. Kuczynski: Die Geschichte der Lage der Arbeiter. Bd. 3. S. 361
G. Huck: Sozialgeschichte der Freizeit, S. 188
H. Herkner: Arbeitszeit, S. 893
H. W. Prahl: Freizeitsoziologie, S. 46
H. Wilensky: Die Umverteilung von Arbeit und Freizeit. S. 155
Bei einer vergleichenden Durchschnittsrechnung sind aber auch regionale Unterschiede festzustellen, die durch die Struktur der Erwerbstätigen, die Religiosität, den Industrialisierungsgrad, bzw. die industriellen Rückständigkeiten einzelner Regionen bedingt sind.

Aber auch Gewerkschaften, politische Arbeiterorganisationen formierten sich mit wachsender Macht zur "Arbeiterbewegung", die nach einer Verbotsphase während des Sozialistengesetzes (1878 - 1890) in den 90er Jahren ihren Organisationshöhepunkt hatte.

Kampf gegen Sonntagsarbeit, Förderung des 8-Stunden-Tages und Einsatz für menschlichere Arbeitsverhältnisse und -bedingungen bildeten die Kernpunkte ihrer Aktionsprogramme, deren Durchsetzungskraft durch Streiks, Arbeitsniederlegungen und Demonstrationen verstärkt wurde.

Für den Staat wurden die inneren Widersprüche der in dieser industriellen Revolution gewachsenen Gesellschaft immer unübersehbarer. Er sah die Grundlagen für "eine wehr- und steuerfähige, staatstreue und intelligente Bevölkerung"[1] bedroht. Die "gesellschaftliche Lebenskraft" kollidierte mit seinen Machtinteressen, und die Übernahme von sozialpolitischen Aufgaben wie Altersversorgung, Schutz bei Unfall und Invalidität begründeten ein materielles Interesse, die übermäßige physische Ausbeutung der Arbeitskräfte unter sozialhygienischen Aspekten zu betrachten, bzw. die Forderungen der Arbeiterbewegung teilweise zu unterstützen.

Die Kirche stellte in Erfüllung ihrer seelsorgerischen Mission soziale Hilfeleistungen für die Arbeiterschaft und forderte, unterstützt durch ein päpstliches Rundschreiben[2], neben uneingeschränkter Sonn- und Feiertagsruhe eine ausreichende tägliche Reproduktionszeit zur vollständigen Wiederherstellung der Arbeitskraft.

1. H. Herkner: Arbeitszeit. S. 905
2. Ebd.: Arbeitszeit. S. 904; Papst Leo XIII (1878 - 1903) proklamierte mit großer Schärfe eine der täglichen Arbeit folgende Ruhezeit, die die Körperkräfte wiederherstellt. Vgl. auch: R. Meinert: Die Entwicklung der Arbeitszeit. S. 35 f.

Bürgerliche Initiativen organisierten sich zu Hilfsvereinigungen und Wohlfahrtseinrichtungen[1], um das Arbeiterelend zu reduzieren, die Flucht in den Alkohol zu bekämpfen und mit Unterstützungskassen bei Arbeitsunfällen, Tod und Waisenschaften zu helfen. Die Industrie machte sich durch die wachsenden internationalen Verflechtungen verstärkt die Erkenntnisse englischer und amerikanischer Untersuchungen und Arbeitsstatistiken zu eigen, die, durch eigene Beobachtungen bestätigt, ein Arbeitsoptimum vor dem Erreichen der Ermüdungsgrenze des Arbeiters feststellten[2]. Überlegungen zur Bindung von ausgebildeten Arbeitskräften und Facharbeitern an den Betrieb machten das unternehmerische Kalkül aufgeschlossener gegenüber kürzeren Arbeitszeiten. Ein wesentliches Moment industrieller Zeitreduzierung dürfte die allgemeine Sättigung an Investitionsgütern gewesen sein, die eine Produktionsverlagerung auf den Konsumgütersektor erzwang. Und da Arbeiter, die am Existenzminimum entlohnt wurden und bis zu 2/3 des Tages in der Fabrik zubrachten, schlechte Konsumenten waren, verlief parallel zur langsamen Verkürzung der Arbeitszeiten die Ausweitung des Konsumsektors.

"Um 1900 war der 11-Stunden-Tag ziemlich allgemein verbreitet, und in manchen gut durchorganisierten Industrien und Berufen war der 10-Stunden-Tag üblich - z. B. im Baugewerbe. Ja in einzelnen Industrien, wie dem Druckereigewerbe und in der Holzverarbeitung, und in wenigen durchorganisierten Berufen begann der 9-Stunden-Tag die allgemeine Regel zu werden."[3]

1. Z. B. Verein "Volkswohl", mit dezidiert apolitischer Zielrichtung, der als eine seiner Aufgaben betrachtete "... vom Parteihader wegzulocken und sie zu wissenschaftlichem, künstlerischem, musikalischem Genuß hinzuführen ...", also tendenziell gegen die Arbeiterbewegung antrat (Mencke-Glückert: Verein Volkswohl, S. 44)
2. S. Bauer: 8-Stunden-Tag, S. 30 - 32
   Bauer führt eine Reihe von Untersuchungen und Kommentaren an, die diese Erkenntnisse betriebswirtschaftlich vertreten - Beschleunigung des Maschinentaktes u.a.
   Die Zeiss-Werke führten aufgrund der Experimente von J. Rae schon um 1900 den 8-Stunden-Tag ein (S. 32)
3. J. Kuczynski: Die Geschichte der Lage der Arbeiter, Bd. 3, S, 349

Eine allgemeine, für den gesamten Arbeiterstand des Deutschen Reiches gültige Vorschrift über die Begrenzung der Arbeitszeit brachte erstmals die Anordnung des Demobilmachungsamtes vom 23.11.1918[1], die den 8-Stunden-Tag einführte. Aber "sobald die Verkürzung des Arbeitstages ... zwangsgesetzlich wird, wird die Maschine in der Hand des Kapitals zum objektiven und systematisch angewandten Mittel, mehr Arbeit in derselben Zeit zu erpressen. Es geschieht das in doppelter Weise: Durch erhöhte Geschwindigkeit der Maschinen und erweiterten Umfang der von demselben Arbeiter zu überwachenden Maschinen oder seines Arbeitsfeldes"[2]. Und was anfangs mit "Antreibern" oder "Erfrischungen"[3] während der Arbeitszeit extensiv erreicht wurde, wird mit sukzessiver Verkürzung der Arbeitszeit durch Rationalisierung, schnelleren Maschinentakt, Akkord- und Schichtsystem und Fließfertigung intensiviert.

Die Rationalisierung wurde fast verwissenschaftlicht in Gang gesetzt durch das von den Monopolen getragene "Reichskuratorium für Wirtschaftlichkeit (RKW)"[4] und den 1924 ins Leben gerufenen "Reichsausschuß für Arbeitszeitermittlungen (Refa)". Unter deren Anleitung gelang es den Industriekapitalisten, die Arbeitsleistung pro Arbeiter um bis zu 50% zu erhöhen[5] und mit Lohn- und Akkordsatzsenkung die Ausbeutung um ein weiteres zu intensivieren.

1. St. Bauer: Arbeiter-Schutzgesetzgebung. S. 448
2. K. Marx: Kapital. Bd. 1. 1969. S. 369/370
3. Um Zeitdispositionen im Sinne der Maschinen nicht wegen natürlicher menschlicher Bedürfnisse aufgeben zu müssen, reichte man in fortschrittlichen "Betrieben" kleine Erfrischungen, manchmal sogar Bier. Daß dies kein humanitärer Akt war, zeigt die Anstellung von "Antreibern", die die Arbeiter wieder an den Arbeitsplatz "trieben", um die Zeit des Austretens auf das Notwendigste zu limitieren. So geschehen bei Krupp in den 60er Jahren des 19. Jahrhunderts, wo man in der Stahlverarbeitung und auch für andere Industriezweige, "mit gutem Beispiel" voranging.
   Vgl. A. Lüdtke: Arbeitsbeginn. Arbeitspause. Arbeitsende. S. 105
4. W. Emmerich: Proletarische Lebensläufe. Bd. 2. S. 159
5. Ebd., S. 161

Aber trotz der Fortschritte hinsichtlich Arbeitszeitverkürzungen und gewisser Reallohnerhöhungen waren die Lohnarbeiter weiterhin repressiven und degradierenden Bedingungen unterworfen. Jürgen Habermas[1] z. B. findet in seinen theoretischen Notizen zum Verhältnis von Arbeit und Freizeit die spezifischen Arbeitsbelastungen bereits in der Anordnung der Industriearbeit und nicht erst in ihren Exzessen.
Er sieht in der Fremdbestimmung der Arbeit, der spezifischen Abstraktheit und der Unverhältnismäßigkeit des Leistungsanspruches die Ursachen für eine vorwiegend psychische Ermüdung und nervöse Abnutzung.
Nach der Arbeit bestimmten für die Massen der Lohnarbeiter in den industriellen Ballungszentren und Großstädten Wohnungssuche und Wohnungsnot den Alltag. Die Städte hatten für die Landarbeiter durch ihre Fabriken und dürftigen Sozialhilfestellungen nicht an Anziehungskraft verloren, und man konnte das unheimliche Anwachsen[2] nur mit dem Bau von kleinräumigen Mietskasernen, zusammengepfercht zu Arbeitervierteln, kurzfristig kanalisieren.

1. J. Habermas: Notizen zum Verhältnis von Arbeit und Freizeit, S. 108 f.
2. Verstädterung in Deutschland 1871 - 1910

Einwohner waren ansässig in:	1871	1910
Gemeinden mit über 100 000 Einw.	4,8 %	21,3 %
" " 10 000 - 100 000 Einw.	7,7 %	13,4 %
" " 5 000 - 10 000 Einw.	11,2 %	14,1 %
" " 2 000 - 5 000 Einw.	12,4 %	11,3 %
Städt. Gemeinden insg.	36,1 %	60,1 %
Ländl. Gemeinden insg.	63,9 %	39,9 %

Quelle: W. Köllmann: Bevölkerung und Raum in neuer und neuster Zeit, 3.A., Bd. 4, Würzburg 1965, S. 92
in A. Gladen: Geschichte der Sozialpolitik, S. 151
Diese Daten decken sich auch mit den Untersuchungen Kuczynskis, der im Jahr 1882 die Landwirtschaft als stärksten Industriezweig beschreibt, im Jahr 1907 die Industrie und das Handwerk.
Vgl.: J. Kuczynski: Geschichte der Lage der Arbeiter, Bd. 3. S. 253

Die katastrophalen Wohnverhältnisse unterstützten die Flucht in die Kneipe, zumal der Alkohol relativ billig war, oder aber äußerten sie sich in einer Art von Mobilität, die den zahlreichen Arbeitervereinen und Organisationen politischer, kultureller oder touristischer Zielsetzung zum Wachsen verhalfen. Allein in der Sozialdemokratischen Partei (SPD) bildete sich nach Aufhebung des Sozialistengesetzes eine Arbeiterbürokratie, die nicht mehr nur für die, sondern auch von der Arbeiterbewegung zu leben begann[1].
Und während Großbürgertum, reaktionäres Militär und Verwaltungsbürokratie nach wie vor die Arbeits- und Lebensbedingungen diktierten und die "goldenen 20er Jahre" feierten, stillten immer noch viele der Arbeiter mit Heringen, dem "Fleisch der Hungernden", und Kartoffeln ihren Hunger, denn keine andere gesellschaftliche Gruppe mußte so unmittelbar die Anpassung an die industriellen Arbeitsverhältnisse im Bereich von Haushaltsführung, Wohnqualität, Freizeitgestaltung und Familienleben vollziehen wie die Fabrikarbeiter.
Erst mit der Durchsetzung der kürzeren Arbeitszeiten, der Bedeutungszunahme der Freizeit, die nun mehr als regenerative Tätigkeiten zuließ, und einem gewissen Maß an sozialer Sicherheit konnte sich das entwickeln, was schlechthin unter dem Allgemeinplatz "Lebensqualität" verstanden wird, die sich aber nach und nach von den Zielen der Arbeiterbewegung löste und mehr und mehr bürgerliche Verhaltensmuster adaptierte.

1. W. Emmerich: Proletarische Lebensläufe, Bd. 1, S. 166

Es ist aber auch wichtig festzustellen, daß der sozialistische Arbeiter eigentlich miteinstimmte in den "Gesang der Dynamos und Maschinen", weil er in der Industriegesellschaft die Chance für eine soziale Demokratie und eine gerechtere Verteilung der Mittel sah. Diese Überzeugung, die in vielen Arbeiterbiographien und Sozialreportagen dokumentiert ist, bildete auch den Motor der Arbeiterbewegung mit allen ihren Verästelungen. Sie zeigt aber auch die immanenten Widersprüche in Technik und Industrialisierung. Der Vorteil für die Massen in Ressourcen und Mechanisierung einerseits kollidierte mit der hilflosen Ohnmacht der Massen andererseits gegenüber kapitalistischer rücksichtsloser Ausbeutung.

2. Urlaubsentwicklung und Urlaubsrecht

Tourismus ist nur mit dem Erreichen gewisser Grade von Lebensqualität möglich, und ein Teil von Lebensqualität ist die Realisierbarkeit größerer zusammenhängender Freizeitblöcke.

Die erste längere Ruhepause für die Arbeiter war der "blaue Montag", den sich die Handwerksgesellen der vorindustriellen Zeit neben den sonntäglichen religiösen Verpflichtungen zum "Müßiggang" ausgesucht und trotz diverser Strafbestimmungen und Lohnabzüge erhalten hatten. Nachdem dieser "Feier-"tag aufgrund des sich entwickelnden Arbeitsethos und der obrigkeitlichen Sorge um Erhaltung von Sitte und Ordnung 1731 per Reichsgesetz verboten wurde[1], scheint er im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts wieder an Bedeutung gewonnen zu haben[2].

1. J. Reulecke: Vom blauen Montag zum Arbeiterurlaub, S. 210
2. Reulecke (Ebd. S. 210) zitiert Sinner, der mittels einer statistischen Ermittlung im Deutschen Reich 1889 den Schaden des "Blaumachens" am Montag auf jährlich 50 Mill. Mark schätzt.

Dennoch hat es Ende des 19. Jahrhunderts keine nennenswerten Auseinandersetzungen in dieser Frage gegeben, da "der blaue Montag als festgefügtes und gesellschaftlich akzeptiertes Phänomen zur Bedeutungslosigkeit herabgesunken war"[1]. Obwohl er vereinzelt noch gefeiert wurde, kann er nur indirekt als Antriebsfeder zur Entsteheung des Arbeiterurlaubs gesehen werden.

Erwähnenswerter ist in diesem Zusammenhang das Arbeiterschutzgesetz (Lex Berlepsch) aus dem Jahre 1891. In den §§ 105 a und 105 b war mit einigen Ausnahmeregeln die Sonn- und Feiertagsruhe der Arbeiter auf mindestens 24 Stunden festgelegt und bildete somit den ersten Durchbruch zur Anerkennung der allgemeinen Ruhepausen für Industriearbeiter.

Eine weitere Signalwirkung hatten die in bescheidenem Umfang bestehenden Arbeiterreisen. Sie sind im Zusammenhang mit dem Ausstellungswesen in der zweiten Häifte des 19. Jahrhunderts als Vorläufer der proletarischen Bildungsreise zu sehen. Unternehmer und Fördervereinigungen ermöglichten ausgesuchten Arbeitern den Besuch z. B. der Weltausstellungen 1862 in London, 1867 in Paris, 1873 in Wien und 1876 in Philadelphia[2] oder organisierten, in der Hoffnung auf eine entsprechende Breitenwirkung, Arbeiteraustauschbesuche, Informationsreisen usw., die in den folgenden Kapiteln noch eingehender beschrieben werden.

Auch fanden liberale Sozialreformer wie Victor Böhmert[3] im Rahmen der Volksbildungsbewegung immer mehr Verständnis für ihre Aktivitäten.

1. J. Reulecke: Vom blauen Montag zum Arbeiterurlaub, S. 214
2. Ebd., S. 220
3. Victor Böhmert war einer der führenden Vertreter der Volksbildungsbewegung, die sich die Ziele der bürgerlichen Mäßigkeit und christlicher Sonntagsheiligung zu eigen machte und Fürsorge- und Wohlfahrtseinrichtungen für Arbeiter gründete.

Sie entwickelten nach einer Palette von "harmlosen und veredelnden Vergnügen nach Arbeitsschluß"[1] auch die Idee, verdienten Arbeitern einige Tage Urlaub zu gewähren und durch eine Ferienkasse zu finanzieren. Man wollte offiziell zur Lösung der "sozialen Frage" beitragen. Zum einen schlug hier der bürgerlichen "gebildeten" Seite das schlechte Gewissen wegen der Auswüchse des organisierten Kapitalismus, zum anderen verband man mit diesen sozialen Maßnahmen auch die Absicht, den wachsenden Einfluß der Sozialdemokraten in den Betrieben zu bremsen.

Aber neben Lex Berlepsch, "Arbeiterdienstreisen", Einflüssen der Volksbildungsbewegung, des engagierten Bürgertums und vereinzelt mithelfender Unternehmer kann als wichtigste Anstoßfunktion die Entwicklung des Beamten- und Angestelltenurlaubs gelten, dessen Vorzüge in Länge und Finanzierung der Arbeiterbewegung als Beispiel diente. Die erste Urlaubsgewährung wurde in der ältesten Fassung des Reichsbeamtengesetzes vom 31.3.1873 (RGBL S. 61) und in der Kaiserlichen Verordnung vom 2.11.1874 (RGBL S. 129)[2] fixiert, allerdings ohne einen Rechtsanspruch und nur, wenn die dienstlichen Verhältnisse es zuließen. Die Anzahl der Urlaubstage wurde nach Beamtengrad, Lebensalter, Einstellungsbedingungen und Erholungsbedürftigkeit bemessen, durfte unter Fortzahlung der Bezüge maximal 8 Tage jährlich betragen und konnte schon 1894 bei den Reichspostbeamten durch Antrag auf 10 Tage verlängert werden.[3]

1. J. Reulecke: "Veredelung der Volkserholung" und "edle Geselligkeit", S. 152
2. K. Klingemfuß: Der Erholungsurlaub der Gefolgschaft, S. 15
3. J. Reulecke: Vom blauen Montag zum Arbeiterurlaub, S. 222

In diesem Jahr erhielten auch die nicht etatmäßig angestellten Unterbeamten "in begründeten Fällen" 7 Tage Urlaub.[1] Diese Regelung griff über auf alle Beamten des Reiches bis hin zu den Gemeindebeamten. Mit der allgemeinen Durchsetzung wandelte sich auch der ursprüngliche Wortsinn von "Urloup-Erlaubnis,bes. Erlaubnis zu gehen, Verabschiedung, Abschied"[2] zur heutigen Bedeutung als Freistellung von der Arbeit zum Zweck der Erholung.

Nicht ganz so allgemein, aber dennoch fast parallel, entwickelte sich der Angestelltenurlaub, da die preußische Beamtenhierarchie mit ihrem Ethos und Selbstverständnis als Vorbild für viele Unternehmensorganisationen galt. Die Firma Siemens versuchte bereits seit dem 4.6.1873 bei den Angestellten, die wichtige Leitungsfunktionen mit Entscheidungsspielräumen hatten, die Betriebsloyalität und das Distanzierungs- und Sonderbewußtsein mit einem 14tägigen Erholungsurlaub zu fördern, während die Arbeiter des Werkes noch 35 Jahre darauf warten mußten.[3]

Den eigentlich ersten Arbeiterurlaub wies Jürgen Reulecke bei der Leipziger Buchdruckerei C.G. Naumann im Jahr 1888 nach[4]. Der deutsche Metallarbeiterverband stellte in einer Erhebung im Jahr 1912[5] die ersten Arbeiterferien im Jahr 1892 bei der Stuttgarter Firma Möhrlin fest. In diesem Betrieb wurde allerdings nur den Arbeitern Ferien gewährt, die schon zu Lebzeiten des verstorbenen Chefs beschäftigt waren.

1. J. Reulecke: Vom blauen Montag zum Arbeiterurlaub, S. 222
2. M. Lexer: Mittelhochdeutsches Handwörterbuch, Stuttgart 1974, Sp. 2009 f., (Neudruck der Auflage Leipzig 1876)
3. J. Reulecke: Vom blauen Montag zum Arbeiterurlaub, S. 222
4. Ebd., S. 224
5. Deutscher Metallarbeiterverband: Arbeiterferien, S. 38

Da dies nur ein Viertel der gesamten Belegschaft waren, zitiert der Verband weiter die Firma Zeiss in Jena, die 1896 aus rein menschlichen Motiven heraus für einen Großteil ihrer Arbeiter Ferien einführte[1]. Während Jürgen Reulecke glaubt, daß im Jahr 1895 schon ca. 20 Betriebe und bis zur Jahrhundertwende bereits 70 - 80 überwiegend polygraphische Firmen ihren Arbeitern Urlaub gaben[2], konstatierte Kurt Klingenfuß[3] den ersten Arbeiterurlaub in der Abgabenordnung vom Jahr 1902, als den bei der Stadt Karlsruhe dauernd beschäftigten Arbeitern erstmalig ein Urlaub von 8 Tagen gewährt wurde.

Eine allgemeine Durchsetzung des Arbeiterurlaubs begünstigten:

- die Erweiterung der arbeitsfreien Zeiträume
- das erhöhte Bedürfnis nach psychophysischer Wiederherstellung der verschlissenen Arbeitskraft als Folge der zunehmenden Intensivierung der Arbeit
- und die Erkenntnis der sich etablierenden Tourismusindustrie, daß auch in unteren Schichten kommerzielles Potential steckte.

Der Trend zur allmählichen Akzeptanz des Arbeiterurlaubs kristallisierte sich für Jürgen Reulecke[4] in den Konjunkturjahren 1906 - 1907 heraus, was Potthof[5] zahlenmäßig mit einem Urlaubsanspruch von 10 % aller Beschäftigten vor dem 1. Weltkrieg belegt. Urlaub hatte aber immer noch "Schenkungs"-Charakter, wurde von den Arbeitern als betriebliche Wohlfahrts- und Fürsorgegeste verstanden und wurde, wenn nicht als Disziplinierung oder Fessel enttarnt, dankbar angenommen und schon bei Freigabe eines einzigen Tages mit "Ferien" tituliert[6].

1. Deutscher Metallarbeiterverband: Arbeiterferien, S. 39
2. J. Reulecke: Vom blauen Montag zum Arbeiterurlaub, S. 224
3. K. Klingenfuß: Der Erholungsurlaub der Gefolgschaft, S. 15
4. J. Reulecke: Vom blauen Montag zum Arbeiterurlaub, S. 248
5. A r b. Recht 1921, Sp. 267 f. zit. nach: K. Klingenfuß: Der Erholungsurlaub der Gefolgschaft, S. 16
6. Deutscher Metallarbeiterverband: Arbeiterferien, S. 54

Die Einstellung der Unternehmer zum Arbeiterurlaub dokumentiert eine Umfrage des Zentralverbandes deutscher Industrieller aus dem Jahr 1910.[1] Sie ist gekennzeichnet durch einen ausgeprägten Mangel an sozialpolitischer Einsicht. Der Gesundheitsaspekt des Urlaubs bleibt reduziert auf die Wiederherstellung der Arbeitskraft mit der hinterhältigen Absicht, nach dem Urlaub auch erhöhte Leistungsanforderungen stellen zu können. D. h., daß der Urlaub in Unternehmerkreisen eine Möglichkeit zur verstärkten Ausbeutung war[2]. Der Verband der Industriellen ignoriert den Wunsch der Arbeiter, teilzuhaben an "Naturschönheiten, Lebensfreude und Lebenslust"[3]. Für ihn sind die Arbeiter Objekte, die in den Dienst der Industrie zu stellen sind. Weiter konstatierte die Umfrage, daß der Urlaub unter Lohnfortzahlung ein gutes Mittel sei, die Arbeiter an den Betrieb zu fesseln. Man wollte mit der Scheinheiligkeit einer Vergünstigung dem Arbeiter die Freizügigkeit nehmen, was gleichbedeutend war mit dem indirekten Verlust des Koalitionsrechtes. Die Industrie weigerte sich, den Arbeitern Anspruch auf Urlaub zuzugestehen, mit Argumenten wie: Lohnfortzahlung wäre gleichbedeutend mit Lohnerhöhung, mit dem Hinweis auf Probleme der Ersatzstellung einer qualifizierten Urlaubsvertretung bis hin zu dem sicher vereinzelt vorgebrachten Argument, daß den Arbeitern, die in ländlicher Umgebung wohnen, mit ihren teils eigenen Gärten ausreichend Erholungsraum zur Verfügung stehe[4].

1. Deutscher Metallarbeiterverband: Arbeiterferien, S. 17 - 20
2. Diesen leistungssteigernden Aspekt betont auch Gustav Ballerstedt mit einem Beispiel eines westfälischen Industrieunternehmens, das erst nach der positiven Auswertung einer für die damalige Zeit betriebswirtschaftlich relativ unüblichen Leistungskurve eine Urlaubsregelung für ihre Arbeiter aufstellte. In: G. Ballerstedt: Der Erholungsurlaub der Arbeitnehmer unter Hervorhebung der tarifvertraglichen Bestimmungen, S. 6
3. Deutscher Metallarbeiterverband: Arbeiterferien, S. 20
4. Ebd., S. 18

In den meisten Fällen stellen die ersten Urlaubsregelungen ein Äquivalent für langjährige Dienste, gute Führung und Entschädigungen für zuvor Geleistetes dar. Dies zeigt eine Umfrage des Deutschen Metallarbeiter-Verbandes aus dem Jahr 1912. Sie zeigt, daß "Ferien nur an diejenigen Arbeiter gewährt werden", die einem von der Firma gegründeten "gelben Verein" beitreten[1], daß solche Arbeiter Urlaub bekommen, "die für die Produktion oder für die Aufrechterhaltung des Betriebes besonders in Frage kommen"[2] oder auch "keiner Gewerkschaft angehören dürfen"[3] und sich "gut führen müssen"[4]. Von den erfaßten Betrieben hatten 35 % Urlaubsregelungen - und bei allen diesen war der Urlaub an eine Karenzzeit gekoppelt. Das bedeutete, daß durchschnittlich nach 2 - 3 Jahren Betriebszugehörigkeit Urlaub von 2 - 3 Tagen gewährt wurde, bis zur Höchstgrenze von 14 Tagen bei 10jähriger und manchmal erst nach 25jähriger Dienstzeit. Eine übliche Staffelung[5] war:

nach 5 Jahren Betriebszugehörigkeit = 5 Tage Urlaub
nach 8 Jahren Betriebszugehörigkeit = 7 Tage Urlaub
nach 15 Jahren Betriebszugehörigkeit = 10 Tage Urlaub
nach 20 Jahren Betriebszugehörigkeit = 14 Tage Urlaub

Eine chemische Fabrik gab allen Betriebsangehörigen eine Woche Urlaub und differenzierte die Lohnfortzahlung nach der Dienstlänge:

10 Jahre = voller Lohn
5 Jahre = 2/3
3 Jahre = 1/3[6]

1. Deutscher Metallarbeiterverband: Arbeiterferien, S. 27
2. Ebd., S. 36
3. Ebd., S. 42
4. Ebd., S. 48
5. Ebd., S. 19 - Die Zahlen beziehen sich auf das Material des Gewerbeaufsichtsamtes für einen städtischen Betrieb im Jahr 1908
6. Ebd., S. 19

Eine andere Firma gab ihren Arbeitern für die Urlaubsfahrt sogar noch einen Zuschuß, verlangte aber dafür einen polizeikontrollähnlichen Nachweis über Ort, Art und Kosten der Urlaubsherberge. So wie manche Unternehmen ihren Arbeitern einen Bonus zahlten, wenn sie ihren Urlaub nicht antraten und dann behaupteten, die Arbeiter wollten ja gar keinen Urlaub[1], so gab es auch fast willkürliche Aufhebungen der Karenzzeit[2] und Urlaub ohne Lohn, freiwillig z. B. nach halbjähriger Betriebszugehörigkeit bis zu 10 Tagen, wie unfreiwillig bei allgemeinen Betriebsferien, Inventuren und verlängerten Feiertagen[3].

Diese recht willkürlichen und individuellen Vereinbarungen regelten sich durch ihre zunehmende Bedeutung in den Tarifverträgen[4], die als Dokumente gewerkschaftlicher Macht die wesentlichsten Bestandteile der Urlaubsforderungen von Abschluß zu Abschluß bald für die gesamte Industrie übernahmen und festlegten[5]. Nach dem ersten Weltkrieg setzte sich die Erkenntnis der Wichtigkeit des Urlaubs durch, und die gesetzliche Anerkennung der Tarifverträge in der Tarifvertragsordnung vom 23.12.1918 gab den aufgenommenen Urlaubsregelungen jetzt fast legislativen Charakter[6]. Versucht man den Überblick grob zusammenzufassen, so stellt man fest, daß vor der Jahrhundertwende kaum mehr als 10 000 Arbeiter im Deutschen Reich in irgendeiner Form einen jährlichen Erholungsurlaub erhielten.[7]

1. Deutscher Metallarbeiterverband: Arbeiterferien, S. 37
2. Ebd., S. 16
3. Ebd., S. 61
4. Die ersten Tarifverträge wurden 1903 abgeschlossen und beinhalteten in erster Linie Regelungen der Lohnzahlungen, der Arbeitszeit und hygienischer Einrichtungen.
5. Hierbei waren die "modernen" Industrien, wie Optik, Feinmechanik, Elektrotechnik, Chemie oft die Wegbereiter für die Aufnahme strittiger Forderungen in die Verträge der sozialkonservativen "älteren Industrie" (Montanindustrie).
6. K. Klingenfuß: Der Erholungsurlaub der Gefolgschaft, S. 16
7. In %-Werten ausgedrückt sind das nicht einmal 0,7 % der ungefähr 14 Mill. Arbeiter im Jahre 1900 im Deutschen Reich. Zit. nach Reulecke: Vom blauen Montag zum Arbeiterurlaub, S. 226

Im Jahr 1912 war bereits der Metallarbeiterverband "versucht zu sagen, daß die 6tägigen Ferien bei den Arbeitern der Metallindustrie allgemein eingeführt sind"[1], und in den Jahren von 1920 - 1929 war die Zahl der Arbeiter, die aufgrund ihres Tarifvertrages Anspruch auf Urlaub hatten, von 85 % auf 97,8 % angestiegen[2].

In Zahlen ausgedrückt bedeutet dies, daß von den am 1.1.1929 bestehenden 8925 Tarifverträgen, die für 997 977 Betriebe mit 12 276 060 Arbeitern galten, 8350 Tarife für 972 183 Betriebe mit 12 004 507 Arbeitnehmern eine Regelung der Urlaubsverhältnisse fixierten[3]. Einige dieser Tarifverträge enthielten sogar Abmachungen über Ferienkassen. Was Unternehmer und Arbeiter an Beiträgen anhäuften, wurde nach bestimmten Voraussetzungen zum Urlaub ausgezahlt.

Ein interessanter Aspekt zum Thema Arbeiterbewegung und Urlaubsfrage wird von Jürgen Reulecke angesprochen[4], der versucht, die "Legende" auszuräumen, daß die Arbeiter maßgeblich an den Anstößen und Fortschritten der Urlaubsfrage mitgewirkt hatten. Er sieht die Anfänge des Arbeiterurlaubs eindeutig in den Wohlfahrtseinrichtungen bestimmter Unternehmer, die den Urlaub "als soziale Schenkung, als Mittel zur Belohnung und zur Bindung der Arbeiter an den Betrieb, als arbeiterfreundliche Maßnahme mit betrieblichem Nutzen und auch als simples Disziplinierungsmittel betrachten"[5].

1. Deutscher Metallarbeiterverband: Arbeiterferien, S. 58
   Dieses Bild muß insoweit korrigiert werden, als es sich hier um die Höchstzahl der Urlaubstage handelt. Es wird weder eine Aussage über die Länge der Karenzzeit, noch sonstiger Bedingungen gemacht, die Voraussetzung der Urlaubsgewährung waren.
2. K. Klingenfuß, S. 16: Anzahl der Arbeitnehmer, die mit einem Tarifvertrag Anspruch auf Urlaub hatten: 1920 = 85 %, 1921 = 86,7 %, 1922 = 62,7 %, 1924 = 93,5 %, 1925 = 95,3 %, 1929 = 97,8 %
3. Arbeiter-, Reise- und Wanderführer, Verlag Dietz, S. 13
4. J. Reulecke: Vom blauen Montag zum Arbeiterurlaub, S. 238 f.
5. Ebd., S. 239

Die Fälle, in denen die Arbeiter direkt Einfluß auf die Urlaubsentwicklung genommen haben, bezeichnet er als selten und "unbezweifelbar" als Ausnahme. Reulecke vernachlässigt aber in seiner Beweisführung die Tatsache, daß die Urlaubsfrage mangels eines eindeutigen Gesetzes bis zum Dritten Reich in den Tarifverträgen ausgehandelt wurde. Als Vertragspartner fungierten hier Arbeitgeber und auf der anderen Seite die Gewerkschaft als Organisation, die trotz staatstragender Einflüsse in späteren Jahren doch unmittelbar der Arbeiterbewegung zugerechnet werden muß. Sie ist nicht nur aus ihr hervorgegangen, sondern stellte auch lange Zeit ihre Funktionäre aus ihren Reihen.

Insofern ist Reuleckes Blickwinkel sehr eng, wenn er die Gewerkschaften nicht als verlängerten Arm der Arbeiter akzeptiert. Denn letztlich war doch neben Verbesserungen im Lohnsystem, in der Länge der Arbeitszeit und im Arbeitsschutz allein der gewerkschaftlichen Hartnäckigkeit die Durchsetzung des Arbeiterurlaubs zu verdanken.

3. Verkehrsmittelangebot, Zugang und Besitz

Der Industrialisierungsprozess mußte durch die Trennung von Wohn- und Arbeitsplatz zwangsläufig auch eine Veränderung des bisher recht "immobilen" Verkehrsgefüges nach sich ziehen. Die Haushalte wandelten sich von Produktionsstätten zu vermehrt städtisch zusammengeballten Konsumstätten. Ein verstärkter Warentransport und die Beförderung der Arbeitskraft zum Produktionsort wurde notwendig.

Die erforderlichen Verkehrsleistungen über größere Entfernungen konnte zunächst nur die Eisenbahn erbringen, die, mit Dampfkraft angetrieben, ein Schienensystem benötigte, das rasch ausgebaut wurde[1]. 1835 als technische Errungenschaft in Deutschland erstmalig eingesetzt[2], verfügte sie im Jahre 1900 bereits über ein Streckennetz von 51 678 km[3].

Den Zubringerdienst zu den Eisenbahnstationen leisteten noch lange Zeit, als es bereits in den Städten Straßenbahnen gab - die Elektrifizierung setzte 1881 ein -, Pferd und Wagen. Der sonstige Nahverkehr wurde von Pferdedroschken und weiterhin zu Fuß abgewickelt, was für einkommensschwächere Schichten, hauptsächlich die Arbeiter, mitunter lange Fußmärsche zur Fabrik bedeuten konnte. Das Fahrrad wurde in Deutschland erst gegen Ende des 19. Jahrhunderts, nach englischem Beispiel, so billig industriell gefertigt, daß es nicht mehr nur in herrschaftlichen Kellern stand.

1. H. Engels/L. Schneider: Motorisierung - Millionen in Bewegung, S. 9
   Streckenausbau der Eisenbahn in Deutschland: 1840 - 500 km, 1870 - 20 000 km, 1900 - 51 000 km
2. Die erste Eisenbahn fuhr in Deutschland 1835 die Strecke Nürnberg - Fürth
3. R. Herbig: Notizen - aus der Sozial-, Wirtschafts- und Gewerkschaftsgeschichte, S. 163

Für den Arbeiter wurde das Fahrrad erst zu Beginn des 20. Jahrhunderts allgemein erschwinglich.
Im Jahr 1867 machte Nikolaus A. Otto die Erfindung, die den späteren Individualverkehr prägte. Seinen Benzinmotor versuchten Carl Benz und Gottlieb Daimler für den Betrieb von Straßenfahrzeugen nutzbar zu machen. Sie entwickelten 1885 das erste Motor-Zweirad und zwei Jahre später das kutschenähnliche Motor-Dreirad. Obwohl das Wegenetz des Eisenbahnzeitalters, degradiert zum Zubringer der Bahnhöfe, wegen höherer Investitionen vernachlässigt wurde und für die ersten Automobile aneinandergereihte Schlaglöcher darstellte, entwickelte sich das Autofahren zur neuen, feinen Sportart, die mit ihren Wettkampfambitionen den Kraftfahrzeugbau wesentlich beeinflußte und beschleunigte. "Der Personenwagen blieb bis zum 1. Weltkrieg ausgesprochen ein Luxusfahrzeug reicher Leute für den Stadtverkehr und a's Reisewagen. Gutsbesitzer und Fabrikanten brauchen ihn natürlich auch im beruflichen Verkehr. Hier tauchte er auch früh in der Hand von Ärzten und Landärzten auf. Langsam dringt er in Handel und Gewerbe ein. Bald schon erscheinen in den Städten die Kraftdroschken..."[1]. Nach dem 1. Weltkrieg wurde das Auto "vom Luxusgegenstand zum Gebrauchsgut"[2], wobei der Krieg selbst die Motorisierung erheblich förderte[3].

1. H. Ritschl: Vom Verkehrschaos zur Verkehrsordnung, Hamburg 1968, S. 76, zit. in: Th. Krämer/Badoni: Zur sozioökonomischen Bedeutung des Automobils, S. 10
2. L. Opladen, R. Sack: Verkehrswesen, S. 70
3. Der Sieg der Alliierten war zum Teil auch auf den motorisierten Straßentransport zurückzuführen, gegenüber den schwerfälligen pferdebespannten Trossen.

Den ersten Schritt zur Massenmotorisierung leisteten die "Krafträder", die heutigen Motorräder. Durch ihre einfachere und nicht so aufwendige Technik hatten sie den Vorzug, billiger zu sein, und konnten mit einem Beiwagen verbunden, fast die gleiche Anzahl an Personen befördern wie Automobile.

Tabelle: Bestand an Personenkraftwagen im Deutschen Reich[1]

	PKW	Kraft-räder		PKW	Kraft-räder
1907	10	15	1926	201	263
1908	14	19	1927	261	339
1909	18	21	1928	342	438
1910	24	22	1929	422	608
1911	30	20	1930	489	731
1912	43	20	1931	510	792
1913	49	20	1932	486	819
1914	60	20	1933	510	852
			1934	595	933
1921**	59	26	1935	795	1058
1922	80	38	1936	945	1184
1923	98	59	1937	1108	1327
1924	130	97	1938	1271	1513
1925	171	161	1939	1426	1755

Zahlen in 1000
** Gebietsstand von 1921

Zahlen entnommen aus: Tatsachen und Zahlen aus der Kraftverkehrswirtschaft 1969/70, herausgegeben vom Verband der Automobilindustrie e.V., 1970, S. 207

Die Tabelle zeigt eine rasante Zunahme des PKW-Bestandes. Von 1907 bis Kriegsausbruch versechsfachte sich die Anzahl der Autos, und von Kriegsende bis 1933 verzehnfachte sie sich. Einen interessanten Aspekt zeigt die Entwicklung des Motorradbesitzes. Während die Zahlen bis zum 1. Weltkrieg fast konstant bleiben, wuchsen sie nach dem Krieg zügig an.

1. Tabelle aus Th. Krämer/Badoni: Zur sozioökonomischen Bedeutung des Automobils, S. 11

Im Jahr 1926 überstiegen sie den Bestand an Personenkraftwagen und hielten diesen Trend, im Gegensatz zum Auto unbeeinflußt von konjunkturellen Einbußen in den 30er Jahren, bis zu einem Ergebnis im Jahr 1933, das um 60 % höher liegt als das der PKWs. Aber trotz dieser beeindruckenden Entwicklung besaßen 1933 nicht einmal 7 % aller in Industrie und Handwerk beschäftigten Erwerbspersonen ein Motorrad[1].

Der Luftverkehr im Sinne des Einsatzes von Flugzeugen für den planmäßigen zivilen Verkehr wurde in Deutschland im Jahr 1919 aufgenommen[2]. Ehemalige Militärflugzeuge wurden im öffentlichen Verkehr eingesetzt, und durch den monopolartigen Zusammenschluß mehrerer regionaler Fluggesellschaften zur "Deutschen Lufthansa" im Jahre 1926 konnte die Weiterentwicklung und Verbesserung von Reisegeschwindigkeit, Reichweite, Nutzlast und Verkehrsverbindungen finanziert werden. Der Ausbau des Luftverkehrs, wie auch die zeitlich etwas früher einsetzende Passagierschiffahrt, die die Verbindungen über den Ozean herstellte, dienten in erster Linie den weltweiten Handelsbeziehungen und nur vereinzelt Wohlhabenden als Transportmittel in den Urlaub.

1. J. Kuczynski: Die Geschichte der Lage der Arbeiter, Bd. 5, S. 32
   Anzahl der Erwerbspersonen 1933
   Industrie und Handwerk 13,2 Mill. (40,5 %)
2. L. Opladen/R. Sack: Verkehrswesen, S. 134

3. 2. Die touristischen Ansätze des Arbeiters

2. 1. Die Rolle des Arbeiters als Urlaubsreisender

Der kurze Einblick in die sozio-ökonomischen Strukturen der Lebenswelt zeigte, daß sich die Rolle des Arbeiters als Urlaubsreisender in der Innovationsphase des Arbeitertourismus nicht "klassendeckend" ausprägen konnte. Obwohl sich, verstärkt seit der Jahrhundertwende, zahlreiche typische Formen des Arbeitertourismus entfalteten, der Vereinstourismus in den späten Zwanzigern seinen Höhepunkt hatte, der von politischen Organisationen initiierte Tourismus erst kurz vor dessen Zerschlagung durch die Sturmtruppen des Hitler-Regimes den stärksten Zulauf verzeichnete und auch die touristische Emanzipation des kleinen Angestellten und Arbeiters in den Zwanzigern einsetzte, gelingt es nur schwer, das Bild des reisenden Arbeiters so zu verdichten, daß sich ein Rollenkonzept daraus entwickeln ließe. Dies liegt daran, daß sowohl ein knappes Haushalts- als auch Zeitbudget die Arbeiterreisen strukturierte. Die Entfaltungsmöglichkeiten waren dadurch so eingeschränkt, daß die Arbeiter in den meisten Fällen nur einfache Ausflüge, kleinere organisierte Gesellschaftsreisen, manchmal Verwandtenbesuche oder mehrtägige Wanderungen als Urlaubsalternativen hatten. Das Charakteristikum der Arbeiterreise -die weitgehende Konsumenthaltung-, prägte den Arbeitertourismus bis weit in die 50er Jahre und steht allen soziologischen Rollenkonzepten[1] des typischen Touristen sehr wesentlich entgegen.

1. Scheuch, Lüdtke und auch Knebel entwickelten touristische Rollenkonzeptionen, die als wesentliche Merkmale die Distanzierung zur Alltagsrolle, die touristische Konsumtion, Kaufkraft und Stil als Einordnungsmechanismus in die Rangstufe der Rolle beschreiben. Vgl. H.J. Knebel, 1960, S. 100, H. Lüdtke, 1975, S. 82. E.K. Scheuch, 1969, S. 806 f.

Der Arbeiter konnte lange Zeit nicht wie der bürgerliche "typische" Tourist mit einem entsprechenden Konsumverhalten Distanz zu seiner Alltagsrolle schaffen. Er mußte vielmehr auch alltägliche, nicht realisierbare Wünsche und Lebensweisen -sofern sie finanziell fundiert waren- mit in die "Gegenwelt" des Urlaubs nehmen, oder aber Kompensationsformen entwickeln, die Schelsky[1] später mit "partiellem Verzicht" umschrieb und die nichts anderes darstellten als die etwas naive Möglichkeit, mit Konsumreflexion und Bedürfnisverlagerung Entbehrungen zu kaschieren. Naiv deshalb, weil Konsumverhalten, wie jedes andere soziale Verhalten normativ ist, d. h. strukturiert durch Rollenerwartungen. Diesen Erwartungen konnte aber in Bezug auf den Tourismus wahrscheinlich nur der organisiert oder in Gruppen reisende Arbeiter entgehen, da nur die homogene Bezugsgruppe im Stande war, durch kollektive Verhaltensmuster den inneren und äußeren Druck zu ignorieren. Denn da in der Fremde nichts exotischer ist als der Fremde, wird der Reisende allein schon durch die Ortsveränderung mit Rollen belegt, die Erwartungen produzieren. Aber sollte selbst das Einkommen und der Urlaubsanspruch kleinere Ferienreisen gestatten, so ist die Konsumhaltung des Arbeiters eher noch "besitzorientiert - akkumulativ" was sozialhistorisch mit der verhältnismäßig späten Konsumemanzipation des Arbeiters zu erklären ist. D.h., wie es H.J. Knebel[2] formuliert hat, daß der "Arbeiter des 20. Jahrhunderts" nicht "den Arbeitsverdienst mit vollen Händen für einen flüchtigen Konsum" verschwendet. "Er hat das Bedürfnis, die Früchte seiner Arbeit im wörtlichen Sinn begreifen zu können."

1. H. Schelsky: Beruf und Freizeit, S. 177
2. H. J. Knebel: Soziologische Strukturwandlungen, S. 170 f.
   Die Aussagen Knebels beziehen sich ursprünglich auf den Arbeiter der 60er Jahre, sie haben aber noch eher Geltung für den Arbeiter in der Innovationsphase des Arbeitertourismus

Ein touristisches Konsumverhalten ist für ihn noch ungewohnt. Seine Bedürfnisskala wird noch von ganz konkreten Besitztümern, im heutigen Sinn Gebrauchsgütern, bestimmt, wie z. B. einem Fahrrad, Radio oder Schrebergarten. Dieses akkumulative Besitzstreben könnte als erster Schritt zur Entproletarisierung, zur Vermittelständlichung im Sinne einer Verbürgerlichung verstanden werden[1]. Für Knebel ist es am Ende seiner Rollen- und Konsumanalyse verständlich, daß die touristische Rolle für den Arbeiter wenig an Attraktivität besitzt[2]. Knebel versuchte aber nur die Urlaubsreise für den Arbeiter auf einer besitzorientierten Präferenzskala anzuordnen. Er vernachlässigte dabei sowohl den Aspekt einer möglichen Erreichbarkeit als auch den Trend zur Verbürgerlichung, der nicht der unmittelbaren demonstrativen Besitzakkumulation zuzuordnen ist. Denn gerade dieser erhält im Tourismus seine größte Chance, weil Rollen nicht aufgrund sozialer Determinanten, wie Herkunft, Status und Besitz zugewiesen werden, sondern nur durch touristische Kaufkraft und Konsumklasse verteilt und aufgenommen werden. Diese Chance, wenn auch nur für kurze Zeit in die "totale" Rolle des Mittelstandes schlüpfen zu können, die Gelegenheit, sich vor- und nachher mit der Urlaubsreise innerhalb der eigenen Klasse zu differenzieren, und der persönliche Erlebnis- und Erholungswert ergänzen Knebels Argumente und zeigen letztlich doch Attraktivität genug. Aber so anziehend die Rolle des Touristen für den Arbeiter auch sein mag, der Masse fehlt es zur Übernahme schlicht an Geld, Freizeit und Übung, auf diesem Feld Erfahrungen zu sammeln und

1. Es ist aber nicht unbedingt eindeutig, daß es bürgerlich ist, bzw. ein bürgerliches Privileg, Nützliches zu besitzen oder angenehm zu leben. Hier muß sich vielmehr die Frage nach der Verteilung und gesellschaftlichen Schichtung anschließen.
2. H.J. Knebel: Soziologische Strukturwandlungen, S. 171

Unsicherheiten ablegen zu können. So könnte man auch alle proletarischen Reiseformen wie Ausflug oder Wanderung als ein Üben verstehen, wo gleichgesinnt Motivierte, als primäre kleine Gruppe, ungewohnte Situationen "im kleinen" meistern lernen. Sie holen nach, was Bürger schon vor Jahrzehnten geübt hatten, und die unter organisierten Arbeitern übliche abfällige Bezeichnung "bürgerliche Angelegenheit" für den Tourismus könnte auch oft nur ein Schutzmantel gewesen sein, der eigenen Verzicht und eigenes Unvermögen verkleiden soll. Es ist richtig, daß abstrakter Konsum, wie Reisen, für die Arbeiterschaft in dieser Zeitphase noch nicht typisch war. Und obwohl ein Nachholbedarf beim "handgreiflicheren" Konsum plausibel ist, scheint doch Unvermögen, mangelnde Übung und Unsicherheit oft die Erreichbarkeit beeinflußt zu haben und so auch unter diesem Gesichtspunkt die Stellung der Urlaubsreise auf der Präferenzskala mitbestimmt zu haben.
Denn daß eine Ferienreise das Attraktivste überhaupt sein konnte, dokumentiert der Arbeiter Wilhelm Schenk in seinen Reisebriefen[1]. Wie bei einem letzten Wunsch, um "noch etwas von seinem Leben zu haben", entschloß sich der eingefleischte Sozialdemokrat auf Anraten seiner Familie noch vor der Ungewißheit der Hitler-Diktatur zu einer kurzen Ferienreise.

Die touristische Rolle des Arbeiters ist in der Innovationsphase des Arbeitertourismus geprägt durch größtmögliche Konsumenthaltung, die sich, entgegen den bürgerlichen Leitmotiven, ihr adäquate proletarische Reiseformen geschaffen hat.

1. Neckarpost vom 26.8.1932: Ferienbriefe

Sie sind Ausdruck proletarischer Lebensumstände, strukturiert durch ein Bündel an politischen, bildungssüchtigen, naturliebenden und einfach vergnügungsorientierten Motiven und charakterisiert durch die Flucht aus Hinterhof und Fabrikhalle. Als die materielle Verwirklichung nicht mehr nur ausschließlich bürgerliches Privileg war, konnte den Arbeitern auch die menschliche Fähigkeit zum Reisen nicht mehr abgesprochen werden. Aus der Notwendigkeit psychischer und physischer Regeneration konnte sich das Bedürfnis nach Umweltaneignung und die Fähigkeit ästhetischen Empfindens entwickeln, die dem Arbeitertourismus zur kulturellen Leistung entfalteten. Er läßt sich interpretieren als historische Form der Ausgestaltung spezifischer menschlicher Verhaltensweisen auf einer Stufe eines relativen gesellschaftlichen Reichtums.

2. Touristische Verkehrsmittel - Beeinflussung der Reiseformen

Potentielle Reise- und Transportmöglichkeiten im Arbeiterurlaub und an freien Tagen stellten in der Innovationsphase Eisenbahn, Motorrad, Fahrrad und seit den späten 20er Jahren das Paddel(falt)boot.

Der PKW spielt in Arbeiterkreisen durch seinen hohen Anschaffungswert in dieser Zeitphase keine Rolle. Den Besitz an diesen Verkehrsmitteln und den Zugang[1] zu ihnen bestimmten die sozio-ökonomischen Lebensbedingungen des Arbeiterhaushaltes, und die Verkehrsmittel selbst bestimmten durch die ihnen anhängenden Charakteristika die Reise- bzw. Urlaubsform. Die Eisenbahn als Signum industrieller Expansion industrialisierte auch das Reisen. Mit ihr wurden neue Räume und Ziele erschlossen, die vorher nicht verfügbar waren, aber sie vernichtete auch den Raum, der dazwischen lag. Dieser Raum, der im vortechnischen Verkehr Reiseraum war, eingebunden in den Lebensraum und als Bestandteil des Urlaubs ausgekostet werden konnte, wurde unter Schaffung eines neuen, fast abstrakt flüchtigen Raum-, Zeitverhältnisses möglichst gradlinig trassiert. "Die Eisenbahn kennt nur noch Start und Ziel."[2] Die bürgerlich-aristokratischen Landschaftswahrnehmungen, die als literarisches Genre im Reiseroman des 18. Jahrhunderts ein bleibendes Denkmal gefunden haben, wurden demontiert zugunsten eines flüchtigen "Panoramablicks", der aber nun auch breiteren Schichten gestattet wurde. Die soziale Macht der Eisenbahn, die bereits Thomas Cook, der Vater des Tourismus, erkannte ("... wir brauchen Eisenbahnen für die Massen"[3]), desavouierte den bisherigen Individualverkehr und zerstörte das "innige" Verhältnis zwischen Reisenden und durchreistem Raum.

1. Eine, allerdings nicht schichtenspezifizierte Übersicht über die steigende Anzahl der beförderten Personen (Mio.) liefert G.L.E. Uebler für die Länder Preußen, Bayern, Pfalz, Baden, Sachsen, Württemberg, Mecklenburg und Oldenburg.

1850	1860	1870	1880	1890	1900	1913
6,53	17,64	50,08	136,2	376,73	779,43	1686,92

In G.L.E. Uebler: Die Fremdenverkehrsorganisation in Deutschland, S. 30

2. W. Schivelbusch: Geschichte der Eisenbahnreise, S. 38
3. K. Fuss: Geschichte des Reisens, S. 30

Hier waren zahlreiche touristische Ableger der Arbeiterbewegung bemüht, Abhilfe zu schaffen. Sie nutzten die Transportvorteile der Bahn und trainierten am Zielort mit "sozialem Wandern" die geographische und soziale Wahrnehmung der Genossen.

Ein in Landschaft und Lebensraum eingebundeneres Verkehrsmittel war das Motorrad. Mit seiner Motorkraft konnten ebenfalls neue Räume und Ziele erschlossen werden, und mit seiner individuell steuerbaren Fahrleistung konnte der Reiseraum als Bestandteil des Urlaubs erlebt werden. Die wenigen verfügbaren Daten lassen vermuten, daß erst in den 20er Jahren, bedingt durch Einkommensverhältnisse, verstärkt die "Arbeiter-Aristokratie" mit dem Motorrad -und Beiwagen für Gepäck und Anhang- in den Urlaub fuhr. Dabei scheint das Motorrad mehr als Reisefahrzeug, im Sinne des Start-, Ziel-Transports Verwendung gefunden zu haben, im Vergleich zum Fahrrad und dem nicht repräsentativen Paddel-(falt)boot, die mehr der Urlaubsform des "Wandern" dienten. Wenn hier auch Körperkraft, Lebensalter, Wetterverhältnisse und mangelhafte Transportkapazität die Nutzungsmöglichkeiten und eventuelle Komfortbedürfnisse einschränkten, so dürfte das Fahrrad aufgrund seiner im Vergleich zum Motorrad geringen Anschaffungskosten, seiner universellen Verwendung im Alltag und aufgrund der Tatsache, daß der Arbeitslohn wenig Konsumalternativen und Bedürfnisentfaltung erlaubte, das gebräuchlichste Urlaubsvehikel in selbstorganisierten Ferien gewesen sein.

Die Körperkraft begrenzte die Fahrleistung, und wenn der Urlauber weitere Urlaubsziele billig erreichen wollte, löste er das häufigere Übernachtungsproblem durch die Mitnahme eines Zeltes. Das Radwandern und "Campieren" war hauptsächlich bei den jüngeren Arbeitern sehr beliebt und orientierte sich inhaltlich stark an dem Geist der bürgerlichen Jugendbewegung. Hier beeinflußten sich romantische Naturverbundenheit, Flucht "aus grauer Städte Mauern" und die Erreichbarkeit des Fahrrads als "demokratisches Vehikel"[1] gegenseitig. Daß aber der finanzielle Aspekt die Verkehrsmittelwahl sehr wesentlich motivierte, zeigt ein Kostenvergleich einer Eisenbahn- und Fahrradreise[2]. 1931 bezahlte man für eine 100 km lange Bahnfahrt 4,50 RM und für eine 8-tägige Reise 36,-- RM. Mit dem Fahrrad kostete bei einer täglichen Fahrleistung von 100 km (ca. 8 Stunden) und einem Verpflegungssatz von 2 RM täglich, die Fahrt 16 RM und war somit rd. 60 % billiger als die Bahnreise. Diesen Kostenvorteil, verbunden mit dem höheren Reiseerlebnis, nutzte auch die Fahrradindustrie, die mit der Entwicklung des Ballonreifens, gefedertem Sattel und weiteren Verbesserungen dem Radwandern diente und in den Vereinszeitschriften der zahlreich existierenden Zweirad- oder Fahrradvereine und Wanderpublikationen[3] einen wirksamen Verbreitungseffekt fand.

1. H. Glaser: Maschinenwelt und Alltagsleben, S. 125
2. Zahlen entnommen aus den Arbeiter- Reise- und Wanderführer, Dietz-Verlag, S. 46
3. Im Arbeiter- Reise- und Wanderführer (S. 44 - 51) ist dem Radwandern ein ausführliches Kapitel gewidmet, das nicht nur über den Stand der Technik informiert, sondern auch Vorschläge für Zeltbau, Kochen und sonstige Hilfestellungen gibt.

3. Zum Begriff "soziales Wandern"

Begreift man die touristischen Ansätze in der Lebenswelt des Arbeiters als einen Teil der Arbeiterkultur, dann ist es richtig und wichtig, sich mit deren eher kompensatorischen Aspekten auseinanderzusetzen. Die in die Arbeiterkultur integrierten touristischen Aktivitäten können, ob frei oder durch Organisationen initiiert, als Raum für die "menschliche Selbstverwirklichung" interpretiert werden, als Möglichkeit der Entspannung, des Vergnügens, des sozialen Engagements und als einer der Bildungswege, die mehr als das Maß an Wissen vermitteln, das nötig war, um die geselischaftliche Produktion aufrechtzuerhalten. Da der Industriearbeiterschaft die gesellschaftliche Akzeptanz, die politische und soziale Gleichberechtigung verweigert, und somit auch der Zugang zu den weiterführenden, meist bürgerlichen Bildungseinrichtungen und -möglichkeiten weitgehend versperrt wurde, war sie zur Selbsthilfe gezwungen. Die sozialen und politischen Ziele konnten nur dann erkämpft werden, wenn sie aus sich heraus die Potenzen einer "neuen Kultur", und im touristischen Bereich eben "neue Wege" hervorbrachten. Daß in vielen Bereichen bestimmte Elemente der zeitgenössischen bürgerlichen sozialreformerischen Bestrebungen adaptiert wurden und unkritisch, vermischt mit sozialrevolutionärem Pathos, als "Arbeiterkultur" verklärt wurden, kann nur unter Einschränkungen für den im Arbeitertourismus charakteristischen "neuen Weg" des "sozialen Wanderns" gelten.

Der Begriff "soziales Wandern" wurde erstmals, soweit sich bisher feststellen ließ[1], um 1910 von dem Naturfreundemitglied Gustav Hennig in einer Serie von Wanderschilderungen unter dem Titel: "Sonntagsspaziergänge" gebraucht. Was Hennig aber zur Vertiefung des eintägigen Ausflugs überlegte, wurzelt ebenso in der "großen Walz" der wandernden Handwerker, ansatzweise auch in der aristokratischen "grand tour", wie auch schon in früheren Forderungen der Naturfreunde nach vielseitigerer Umweltaneignung. "Das Auge soll nicht nur trunken sein vom Anblick herrlicher Panoramen, sondern auch Zeit finden zur Betrachtung der Menschen selbst"[2]. Dieser Ratschlag sollte schon Wanderungen und Reisen im Jahr 1900 so strukturieren, daß sie bestimmte Kenntnisse, Welt- und Umwelterfahrungen vermittein und auf diese Weise Bildungsmittel, Horizonterweiterung und Wissenssammlung werden. Diese Übereinstimmung drückte auch Th. Hartwig[3] im Jahr 1926 aus, als er schrieb: "Was wir heute als soziales Wandern bezeichnen, das Schauen und Lernen beim Wandern, das Sammeln sozialer Einsichten und Erkenntnisse, das war die Seele des echt 'proletarischen Wanderns' in jener 'guten alten Zeit', da man noch auszog, um als 'Hans im Glück' irgendwie und irgendwo den 'goldenen Boden' des Handwerks zu entdecken."

1. Ergebnisse über Nachforschungen zum sozialen Wandern finden sich nur bei D. Kramer: Die Krise des Massentourismus, S. 4 in: Wandern und Bergsteigen - Naturfreundezeitschrift, Heft Nr. 2, März/April 1979 und bei: Ernst Rohm: Urlaub - Wandern - Bergsteigen, S. 4 in: ebd., Heft 2, März/April 1979
2. F. Bauer: Die Kehrseite der Medaille, Der Naturfreund, S. 3 - 5, 1900, S. 3 zit. in: D. Kramer: Der sanfte Tourismus, S. 84
3. D. Kramer: Rundreisen gegen den Strich gebürstet, FAZ Nr. 219/ 5.10.1979 - Reiseblatt

Hennig bzw. die Naturfreunde aktivierten also eher altes Gedankengut mit sozialistischen Erkenntnissen im Sinne der Arbeiterbildung und regten, hauptsächlich in der 2. Hälfte der 20er Jahre im Zusammenhang mit den Bemühungen um die Intensivierung des Wandererlebnisses, andere touristische Gruppierungen zur inhaltlichen Fortentwicklung an. Die theoretische Auseinandersetzung mit dieser proletarischen Reiseart führte zu der wohl prägnantesten und auch kürzesten Definition von Georg Schubert[1] aus dem Jahr 1932: "Soziales Wandern ist das Eindringen in das soziale Gesicht der jeweils durchwanderten Landschaft mit ihren Nöten, Sorgen, Kunstschöpfungen und technischen Errungenschaften." Aus dieser Definition wird auch deutlich, daß weder Fortbewegungskraft, Ferien- bzw. Reisedauer noch der graduelle Akzent des sozialistischen Bildungs- und Erziehungsanspruchs diese proletarische Reiseform sehr wesentlich veränderten, denn " ... in jeder Landschaft kann sozial gewandert werden, überall kann man das Schauen und Beobachten auch auf Dinge ausdehnen, die mit den Menschen und besonders mit den arbeitenden Menschen in Zusammenhang stehen. Von Bedeutung sind Wohn- und Gesundheitsverhältnisse, Lohn- und Arbeitsbedingungen, Arbeits- und Erholungsstätten, vorherrschende Berufe und Industrien, das Ausmaß der Fremdenindustrie, die politische Einstellung und die Denkungsart der Bevölkerungsteile, gemeinnützige Anlagen und Einrichtungen der Arbeiterschaft.

1. In: Hessische Naturfreundezeitschrift Nr. 6, 1932, S. 40 zit in: D. Kramer: Die Krise des Massentourismus, S. 4

Nicht Vergangenheit und Veraltetes, sondern die lebendige soziale Gegenwart interessiert vor allem den sozial Wandernden. Soziales Wandern schließt den sonstigen Inhalt des Wanderns nicht aus. Ein rechter Wanderer soll für alles Anteilnahme zeigen, für alles, was ihm in Natur und Kultur begegnet. Er kann sozial wandern, auch, wenn er daneben Naturwissenschaftler, Botaniker, Zoologe, Geologe, Bootsfahrer, Kletterer oder Photograph ist. Das soziale Wandern soll nicht andere Arten des Wanderns verdrängen, es bedeutet nur gesteigertes Erleben."[1]
Allen Organisations- und Gruppenzusammenschlüssen war, soweit sich feststellen ließ, beim sozialen Wandern gemein, daß endlich "der Eindruck restlos zerstört wird, als bestände die Geschichte, die wirtschaftliche sowohl wie die politische und die kulturelle aus einem Mosaik von Schicksalen weltlicher und geistlicher Fürsten ... und endlich ... die Schleier bürgerlicher Geschichtsmalerei fallen"[2], mit dem Ziel, "Gemeinschaftsgefühl" zu produzieren, Solidarität und Klassenbewußtsein, ohne schulmeisterliche Belehrung und verstaubte Gelehrsamkeit.
In den Wesenszügen gleich, aber mit einem etwas offeneren Akzent, propagierte die damals populäre naturwissenschaftliche Zeitschrift "Urania", die vor allem von Angehörigen der Arbeiterbewegung gelesen wurde, das soziale Wandern.

1. Werner Mohr (1930) in : Naturfreundezeitschrift zit. in: FAZ Nr. 219/5.10.78
   D. Kramer: Rundreisen gegen den Strich gebürstet
2. Arbeiter - Wander - Reiseführer, Dietz-Verlag, S. 9

In der seit 1924 ständig geführten und "soziales Wandern" überschriebenen Rubrik gaben proletarische Globetrotter Reiseberichte -auch aus außereuropäischen Ländern[1]-, Reiseanleitungen, Tips und Informationen. Hin und wieder erschienen auch theoretische Abhandlungen über die Sinnfrage dieser erwanderten proletarischen Heimatkunde und kritische Auseinandersetzungen. So verkannte H. Frister[2] in seinem Vorspann über eine "Wanderung in Süddeutschland" nicht die Anforderungen des harten Arbeitslebens und den "natürlichen Drang zur planlosen, unvorbereiteten 'Genießtour'". Er schrieb ein Plädoyer für eine Zwischenlösung aus romantischem und sozialem Wandern, also mit einem kleinen Blick hinter die Fassaden, da Urlaubsvorbereitungen, Reisetechnik und Kommunikation seiner Meinung nach mit der alltäglichen Lebenswelt und der Reiseerfahrung kollidierten.

In einem anderen, etwas früheren Artikel[3] sah er in der "sozialistischen Studienreise" einen "Bildungsfaktor erster Ordnung", einen "wichtigen kulturellen Aktivposten", der mit dem "raus aus den Luxusgaststätten, rein in die Landgasthöfe, Fischerhütten, Jäger- und Köhlerbuden, Arbeiterwohnungen, Seemannlogis, Fabriken- und Elektrizitätswerke" für den Arbeiter durchaus unbequem sein konnte, aber für den "Einzelnen und die proletarische Sache" der Mühen wert war.

1. M. Hodan: Mit Rucksack und Zelt nach Afrika, S. 19 - 23
   Urania, Heft 1, Oktober 1925 - Jg. 25/26
2. H. Frister: Wanderung in Süddeutschland, in: Urania, Heft 10, Juli 1927, Jg. 26/27, S. 307
3. Ebd., in: Sozialistische Studienreisen, in: Urania, Heft 8, Mai 1926, Jg. 25/26, S. 241 - 245

Solche, etwas reflektierenden Bemerkungen über das zwangsläufig mit Mühe verbundene Aneignen der Wirklichkeit beim Reisen lassen sich eigentlich nur in den Artikeln der Zeitschrift Urania lesen. Bei dem Touristenverein "Naturfreunde" läßt sich gelegentlich nicht übersehen, daß Umweltaneignung auch zur Pflichtaufgabe wachsen und Motivationen zerstören kann.
Wenn auch das Pathos und manche der Topoi des sozialen Wanderns -am häufigsten bei den Naturfreunden- sich kaum von denen der eher bürgerlich geprägten Wandervogel-Bewegung unterschieden, so dürfte dennoch das soziale Wandern, als Zweck der Regeneration der Arbeitskraft, als Mittel zu aktiver Auseinandersetzung mit der sozialen und natürlichen Umwelt, als Entfaltungsmöglichkeit ungenutzter Fähigkeiten, den Arbeitertourismus charakterisieren. Nicht Abenteuer- und Erlebnisqualität, romantische völkisch-nationalistische Verklärtheit wirkten prägend, sondern die Chance zur Emanzipation der Arbeiterschaft und die touristische Sozialisationsfunktion im Sinne der Ziele der Arbeiterbewegung.

B. 3. Ausprägungen des Arbeitertourismus

In der Zeit von der Jahrhundertwende bis zur Machtergreifung Hitlers haben sich eine Reihe von Organisationen herausgebildet, die, wie die zahlreichen politischen Gruppierungen, die Arbeiter-Urlaubsreise als mehr oder weniger wichtiges Anhängsel der Parteiarbeit verstanden, oder aber spezielle Vereinigungen, die im Arbeitertourismus ihr Vereinsziel definiert sahen. Diese Ausprägungen wurden ergänzt durch eine aufkeimende Tourismusindustrie, die dank Arbeitszeitverkürzungen und Reallohnsteigerungen nun auch in der Arbeiterschaft nach potentiellen Kunden suchte und mitunter, den Lebensverhältnissen entsprechend, maßgeschneiderte Angebote offerierte. Einen nicht unbedeutenden, aber leider nur in wenigen Arbeiterbiographien und Materialsammlungen dokumentierten Teil im Arbeitertourismus nehmen die frei organisierten Urlaubsformen ein, die, auch wenn sie sich oft nur auf Verwandtenbesuche reduzierten, doch in Kosten und Feriendauer am flexibelsten dem Arbeiterhaushalt angepaßt werden konnten. Einordnungsschwierigkeiten in die verschiedenen Varianten des Arbeitertourismus bereitet die Fürsorge- und Wohlfahrtspflege bürgerlicher Trägerschaft.

Sie kümmerte sich seit ihrer Entstehung im 19. Jahrhundert zuerst mehr um tiefer gelegene Bereiche auf der Bedürfnisstruktur der Arbeiter[1], wurde später aber vereinzelt auch im touristischen Bereich tätig.
Hier sollten aber "kleinere Reisen" eher der Förderung der körperlichen Entwicklung der Jugend, der Reproduktion der Arbeitskraft der Arbeiter, der allgemeinen Gesundheitswiederherstellung dienen. Obwohl die körperliche Regeneration ein wichtiges touristisches Element ist, hatte hier die "Verschickung" "verdienter Arbeiter" in speziell errichtete Heime eher Kur- als Urlaubscharakter, eher den der Einweisung als den der Wahlfreiheit. Dennoch wird in den folgenden Kapiteln die Organisationsstruktur dieser bürgerlich initiierten Vereinsformen näher untersucht werden.

3. 1. In politischen Organisationen

Zu den Ausprägungen des Arbeitertourismus in politischen Organisationen sind alle Arbeiter-Assoziationen zu zählen, die neben der Agitation für politische und soziale Ziele ihrer Partei auch Aufgaben und Funktionen des Emanzipationskampfes der Lohnarbeiter oder

1. Unterstützungsleistungen in der Armen- und Waisenfürsorge, Schul-Gesundheitspflege, Jugendfürsorge, Einrichtung von Krippen und Kindergärten, Mutterschutz, Obdachlosenhilfe, u.a.
Vgl. : A. Monat: Sozialdemokratie und Wohlfahrtspflege, S. 47/48

der Kräftereproduktion für den politischen Kampf mit einem Reise-, Ausflugs- oder Wanderangebot erfüllten. Hier hat besonders die sozialdemokratische Bewegung ein weit verzweigtes Netz mit nahestehenden oder parteiähnlichen Gruppierungen, Gewerkschaften und Genossenschaften aufgebaut, das nach der Verbreitung der sozialdemokratischen Basis um die Jahrhundertwende bis Ende der 20er Jahre seine größte Ausdehnung erreichte. Die Parteimitgliedschaft und der damit verbundene Einsatz boten den Arbeitern die Möglichkeit, soziale Anerkennung, die die Gesellschaft ihnen verweigerte, unter ihresgleichen zu finden. Die Parteien und ihre Schwesterorganisationen waren Orte sozialer Identität, an denen Erfahrungen ausgetauscht, neue Wertorientierungen geboren, Impulse des Gruppenhandelns empfangen und weitergegeben wurden. Sie wirkten quasi als Puffer der harten Lebensbedingungen und als Motor zur Veränderung.
In welchem Ausmaß nun diese Emanzipations-, Regenerations- oder Bildungsangebote humanistisch-demokratisch-sozialistischer Prägung durch touristische Angebote abgedeckt wurden, welche Ziele und Zwecke genau damit verfolgt wurden, ist mit der heute verfügbaren Literatur über kulturelle und politische Aspekte der Arbeiterbewegung schwer recherchierbar.

Dies liegt im wesentlichen daran, daß Arbeitergeschichte und -kultur erst im letzten Jahrzehnt verstärkt Gegenstand sozialpolitischer kulturhistorischer Analyse wurde und auch zeitgenössische Beschreibungen und Dokumentationen -sofern sie im Dritten Reich nicht vernichtet wurden- sich auf die Hauptziele und Inhalte der politischen und höchstens noch sozialen Parteiarbeit beschränken. Touristische Aktivitäten wurden als sekundär betrachtet, oft auch einfach nur als bürgerlich denunziert, verleugnet oder nur in Nebensätzen erwähnt. Insofern gibt es, außer Hinweisen auf rege Wander- und Ausflugstätigkeiten, nicht viele Anhaltspunkte, die den Arbeitertourismus in politischen Organisationen analysierbar machen.

Die vermutlich ersten, speziell für Arbeiter organisierten Reisen dürften im Jahr 1862 zu finden sein, als im Juni mehr als 60 Lohnarbeiter aus dem Köiner Raum zur Weltausstellung nach London fuhren und im Juli eine zweite Gruppe folgte. Obwohl diese Reise vom preußenfreundlichen liberalen "Deutschen Nationalverein" initiiert und auch teilweise durch Spenden finanziert wurde, hat sie insofern politischen Charakter, als sie eine wichtige Rolle beim Wiederaufleben der deutschen Arbeiterbewegung Anfang der 60er Jahre spielte. Denn trotz ursprünglich liberaler Bildungsmotivation entstand hier der Gedanke zur Durchführung eines allgemeinen deutschen Arbeiterkongresses,

auf dem u.a. auch über die Londoner Erfahrungen referiert werden sollte[1]. Diese Ausstellungsreisen, eigentlich Vorläufer der Betriebsausflüge mit spezifischen Bildungsprogrammen, wie es sie heute noch gibt, zierten danach häufiger Gewerbe- oder bürgerliche Vereinschroniken zum Zeichen des Arbeiterwohls, worauf aber noch näher eingegangen wird. Unverkennbar haben sie die ersten Anstöße zur internationalen Zusammenarbeit in der Arbeiterbewegung gegeben und waren Foren des Erfahrungsaustausches, praktische Formen von Solidarität und Kennenlernen.
Durch den verstärkten Organisationseinsatz von Arbeitervereinen und Gewerkschaften gerieten die Ausstellungsreisen aber nach und nach zur Fahrt im Sinne der Arbeiterbewegung und nichtbürgerlicher Wertvorstellungen. Ein Beispiel für diesen Entwicklungsprozeß sind die in den Jahren 1911 und 1912 durchgeführten deutsch-englischen Arbeiteraustauschbesuche[2]. Sie wurden von bürgerlich-liberalen Organisationen, Gewerkschaften und Arbeitervereinen geplant, namentlich vom Rhein-Mainischen Verband für Volksbildung, einem Zusammenschluß von ca. 200 Vereinen und ca. 600 persönlichen Mitgliedern, und dem Frankfurter Ausschuß für Volksvorlesungen, ebenfalls einer Dachorganisation bürgerlich-christlicher, aber auch politisch-kultureller Vereinigungen.

1. Arbeiterfreund, Bd. 2, 1864, S. 92 f., zit. nach: J. Reulecke: Vom blauen Montag zum Arbeiterurlaub, S. 220
2. Gemeinnützige Blätter für Hessen und Nassau (Vorg. gemeinnützige Blätter für Groß-Frankfurt, Nr. 13, 1911, S. 276 - 277) Ebd.,: Nr. 14 - 1912, S. 246 und 358, S. 391 f.

Das eher völkisch-hochtrabende vorgegebene Ziel: "Für den Frankfurter Ausschuß und den Verband steht die volksbildende Wirkung dieser Auslandsreisen und Ausländerbesuche im Vordergrund des Interesses, die Erweiterung des Gesichtskreises, das Verstehenlernen und die bessere Würdigung der eigenen Heimat durch die Möglichkeit der Vergleichung mit anderen Verhältnissen"[1], verwirklichte sich in der praktischen Umsetzung dieser Austauschbesuche tatsächlich eher auf der Ebene von Solidarität und intensivem Kennenlernen. Denn neben der Unterbringung der Reiseteilnehmer überwiegend bei Arbeiterfamilien waren die Reiseprogramme so strukturiert, daß sie als soziales Großstadtwandern kategorisiert werden könnten. Die 109 deutschen Arbeiter, die vom 7. - 17. Juli 1911 auf Einladung englischer Gewerkschaftsorganisationen Englands Fabriken, Städte und Arbeiterwohnungen kennenlernten, boten auch den 100 Engländern ein Jahr später auf ihrem Gegenbesuch[2] ein intimes Kennenlernen des Landes und der Menschen und nicht bloße organisierte Besichtigungsfahrten im Zeichen katalogisierter Kulturdenkmäler. Die Reise, die sich vom 20. - 31.7.1912 dem Besuch der englischen Arbeiter anschloß, kostete jeden der 55 Teilnehmer 98 Mark und wurde, wie in dem Reisebericht beschrieben, " ... allen Teilnehmern eine der schönsten Erinnerungen für ihr ganzes Leben ... "[3].

1. Gemeinnützige Blätter für Hessen Nassau, Nr. 14 - 1912, S. 255
2. Dem Frankfurter Ausschuß wurde nach seinem Reiseempfang der Engländer am 28.5.1912 von christlichen Arbeitern in den Zeitschriften "Frankfurter Warte" und "Frankfurter Volksblatt" sozialdemokratische Agitation vorgeworfen.
3. Gemeinnützige Blätter für Hessen Nassau, Nr. 14 - 1912, S. 396

Anspruchsloser dagegen organisierte der Rhein-Mainische Verband im Jahr 1913 ein Programm für eine Arbeiterurlaubsreise durch das Neckartal vom 14. - 21.9. Die achttägige Reisedauer, " ... die gewöhnliche Dauer eines Arbeiterurlaubs ... "[1], konnte allerdings schon ab dem vierten Tag oder zu jedem anderen beliebigen Termin abgebrochen werden. "Es sollte den Arbeitern gezeigt werden, wie man einen längeren Urlaub mit verhältnismäßig geringen Kosten nutzbringend verleben könne"[2]. Man wollte " ... körperliche Erholung mit gleichzeitig geistiger Kräftigung"[3] in schöner Landschaft und anregender Gesellschaft erreichen und mischte die Reisegesellschaft so, daß "Verkehr mit höherer Bildung den Reiseteilnehmern aus dem Schatz ihres Wissens unterwegs etwas zu bieten vermögen ... "[4]. Heraus kam dabei ein eher bürgerlich orientiertes, reflexionsloses Abhaken von Kultur- und Geschichtsdenkmälern, unterbrochen von bildungsbürgerlichen Vorträgen und Übernachtungen in bürgerlichen Gasthöfen. Finanziert wurde diese Arbeiter-Urlaubsreise durch Zuschüsse des Verbandes, und "es haben einzelne Fabrikwerke die Kosten für die ganze Reise bewilligt"[5].

1. Gemeinnützige Blätter für Hessen u. Nassau, Nr. 15 - 1913, S. 278
2. Ebd., S. 278
3. Ebd., S. 278
4. Ebd., S. 278
5. Ebd., S. 281

Touristische Elemente zeigten auch die Arbeiter-Delegationsreisen in die Sowjetunion. Meistens auf Einladung der Regierung reisten in den 20er Jahren Delegationen von Arbeitern mehrere Wochen durch das große Land. Im Vordergrund stand die Information und die kritische Überprüfung von Vorurteilen, aber letztlich auch die Absicht, politiscne Multiplikatoren zu schaffen, deren Reiseerfahrungen und -berichte (z. B. 1925), die tendenziösen Artikel im "Vorwärts" wirkungsvoller korrigieren helfen sollten[1]. Das Reise- und Informationsprogramm war dicht. Nach Besichtigungen von Fabriken, Wohnungen, Krankenhäusern, Kindergärten, Gefängnissen u.a. in russischen Großstädten hatten die Delegierten die Wahl zwischen einer Kaukasus-, Ural- oder Krimreise[2]. Die Besuchs- und Interessenschwerpunkte konnten selbst bestimmt werden. Die Delegierten suchten aus, was besichtigt werden sollte, "um uns zu versichern, daß wir nichts vorgesetzt bekommen"[3]. "Zum besseren Studium des Betriebes teilten wir unsere Delegation in 4 Kommissionen ein, eine Industrie-, Gewerkschafts-, Kultur- und politische Kommission. In den 2 Tagen haben wir buchstäblich jeden Winkel im Putilow-Werk durchstöbert"[4]. Das Erholungsmoment fiel bei dieser Programmintensität völlig weg. In einem besichtigten Arbeitersanatorium auf der Krim wurden die Teilnehmer ärztlich untersucht: "Bei fast allen Delegierten wurde infolge der Reise Überanstrengung festgestellt"[5].

1. Bericht der deutschen Arbeiter-Delegation über ihren Aufenthalt in Rußland vom 14.7. - 28.8.1925, S. 13/14
2. Kurt Fabian: Kein Parteisoldat, S. 86
3. Bericht der deutschen Arbeiterdelegation über ihren Aufenthalt in Rußland vom 14.7. - 28.8.1925, S. 25
4. Ebd., S. 17
5. Ebd., S. 76

Als Transportmittel benutzte die Delegation größtenteils einen Wohnschlafwagen, der an die fahrplanmäßigen Züge einfach angekuppelt wurde. Und überall, wohin die Arbeiter fuhren, wurden sie auch unvermeidlicherweise selbst Objekt der Erkundung: "Wurden wir in der Stadt von der Bevölkerung erkannt, so war sie uns in der freundschaftlichsten und entgegenkommendsten Weise behilflich. In kürzester Zeit waren wir meist von einer Anzahl russischer Arbeiter umringt und es begann ein förmliches Examen"[1]. Der Bericht einer Arbeiterdelegation aus dem Jahr 1926[2] fällt um einiges kritischer aus. Trotz Informationsvielfalt wird hier nicht verkannt, daß die Wahlfreiheit im Programm auf Angebotslisten beschränkt war, auf denen letztlich nur "präparierte" Institutionen und Objekte zur Auswahl standen. Dennoch zeigen die Arbeiter-Delegationsreisen wesentliche Elemente des sozialen Wanderns. Sie waren für den einzelnen Arbeiter, auch wenn er sich unter Umständen zu einer Elite der Arbeiterbewegung zählen konnte[3], nur möglich, wenn ihm von seinem Arbeitgeber unbezahlter Urlaub gewährt wurde. Als fast klassische touristische Ausprägung in politischen Organisationen zählten die Aktivitäten des "Leipziger Fortbildungsvereins für Arbeiter"[4].

---

1. Bericht der deutschen Arbeiterdelegation über ihren Aufenthalt in Rußland vom 14.7. - 28.8.1925, S. 34
2. Arthur Koch/Miesbach: Als Arbeiterdelegierter an Rußland, S. 4 und 5
3. K. Fabian: Kein Parteisoldat, S. 87
4. H.J. Moltrecht: Kultur im Leipziger Fortbildungsverein für Arbeiter, S. 137 - 159

Er wurde in den 60er Jahren gegründet und unter der Leitung von August Bebel und Wilhelm Liebknecht zu einer "Musteranstalt" für politische, geistig-kulturelle Bildung im Interesse der proletarischen Mitglieder entwickelt. Wissenschaftliche Vorträge über Nationalökonomie, Übungen in Rhetorik, politische Diskussionen, eine Vereinsbibliothek und ein innerhalb des Vereins 1876 gegründeter "deklamatorischer Club", der Sängerdarbietungen, Rezitationen, Turnfeste und Theateraufführungen arrangierte, machten den Verein beispielhaft für Arbeiter-Bildungsorganisationen. Trotz des Vereinsverbots durch das Sozialistengesetz 1878 wurden unter vorgegebener politischer Abstinenz[1] die Bemühungen um die politisch-ideologische Emanzipation der Arbeiterklasse in Einklang mit den Zielen der sozialdemokratischen Arbeiterpartei fortgesetzt. Es wurde versucht, das bürgerliche Bildungsideal zu überwinden und inhaltlich wie organisatorisch darüber hinauszuwachsen. Die wichtigsten politischen Diskussionen verlagerten sich nun aus öffentlichen in interne Veranstaltungen, und die kulturellen Geselligkeitsabende dienten zum einen dem Vergnügen und dem Zusammenhalt der Vereinsmitglieder, zum anderen aber auch der unauffälligen Kontaktaufnahme zwischen sozialdemokratischen Genossen und Sympathisanten.

1. § 2 der Satzung von 1879: " ... Mitglieder in geistiger, sittlicher und gesellschaftlicher Hinsicht ausbilden und heben. Die Verfolgung politischer und regligiöser Zwecke irgendwelcher Richtung ist streng ausgeschlossen."
In: H.J. Moltrecht: Kultur im Leipziger Fortbildungsverein für Arbeiter, S. 139

Aus diesem Grund unternahm man dann auch 1886 die ersten Ausflugsfahrten[1], die Sängerfahrten nach Naumburg und Kösen und eine Turnfahrt nach Namhof. Diese touristischen Ansätze sollten aber auch der " ... Bildung junger Arbeiter für ihre gesellschaftliche Aufgabe im Interesse der Arbeiterklasse"[2] dienen.

Inwieweit nach dem Fall des Sozialistengeestzes 1890 diese Ausflüge und Fahrten fortgesetzt bzw. ausgeweitet wurden, wird in keiner Textstelle erwähnt, wohl aber die weitere politische Arbeit, die unter dem neuen Namen "Arbeiterverein Leipzig" ihren Höhepunkt erreichte.

Die hier erwähnten, quasi marginalen touristischen Aktivitäten des Leipziger Fortbildungsvereins sind stellvertretend zu werten für die Programme der damals zahlreichen gleichgestalteten Gruppierungen auf städtischer, regionaler und auch landesweiter Ebene. Selbst die Dachorganisationen der politischen Arbeitervereine sahen ihre Aufgaben nicht nur im dogmatischen Überbau, in Zentralisations- und Organisationsfunktionen, sondern boten auch -allerdings in etwas größerem, professionellerem Rahmen- touristische Programme.

1. H.J. Moltrecht: Kultur im Leipziger Fortbildungsverein für Arbeiter, S. 149
2. Ebd., S. 149

So hatte der Reichsausschuß für sozialistische Bildungsarbeit in Berlin, eine Zusammenfassung aller sozialistischen Bildungsbestrebungen Deutschlands und Zentralinstanz der Orts- und Bezirks-Arbeiterausschüsse[1], seit 1924 Arbeiterferienreisen in seinem Programm. Die extra gegründete Reiseabteilung wollte der " ... Wander- und Reiselust der Werktätigen dienen durch Beratung in allen Fragen der Urlaubskultur, durch die Herstellung kameradschäftlicher Verbindung mit den Reiseorganisationen anderer Länder, durch Veranstaltung billiger Reisen ins In- und Ausland, durch Einrichtung von Ferienheimen und Unterkunftsräumen auf genossenschaftlicher Grundlage, durch den Ausbau der Volks- und Gewerkschaftshäuser und Schaffung guter, billiger Unterkunftsmöglichkeiten ..."[2]. Die ganzjährigen Reiseprogramme paßten für jeden Urlaubstermin und alle freigewerkschaftlich organisierten Arbeiter. Angestellte und Beamte konnten mit ihren Angehörigen, allerdings ohne Kinder, daran teilnehmen. Als Reiseausweis bzw. äußeres Zugehörigkeitsmerkmal fungierte ein Abzeichen, das alle Reiseteilnehmer sichtbar zu tragen hatten. Ein eigens gedrucktes Reiseprogramm, das über Volksbuchhandlungen, Bildungssekretariate und Büros der SPD und über Gewerkschaftshäuser vertrieben wurde, informierte auch über Möglichkeiten der Reisefinanzierung.

1. Archiv für Wohlfahrtspflege: Die Wohlfahrtseinrichtungen in der Stadtgemeinde Berlin, S. 322
2. Arbeiter-, Reise- und Wanderführer, S. 20/21

Mit Ratenzahlungen und der Anlage eines "freien Reisekontos", mit dem schon vor der Wahl des Reiseziels unter Vergünstigungen gespart werden konnte, sollte die Ferienfahrt erleichtert werden. Die Reiseart würde man heute als sog. "Inklusiv-Tour" bezeichnen. Im Reisebetrag eingeschlossen waren sämtliche Transportleistungen, Übernachtungen und Mahlzeiten -allerdings ohne Getränke-, mögliche Eintrittsgelder und sonstige Spesen, inkl. einiger Versicherungen. Und da die Reisen in größeren Zielorten starteten, bemühte man sich auch um verbilligte Zu- und Rückreisetransporte. So "erfreuten" sich die Reiseprogramme des Ausschußes in "werktätigen Kreisen großer Beliebtheit" aufgrund der "Reichhaltigkeit des Gebotenen, der vorzüglichen Führung durch einen Stab ausgesuchter Führer und der Billigkeit der Reisen ..."[1]. Sämtliche Reisen, die zu den interessantesten europäischen Reisezielen führen sollten, wie z. B. 1931 nach Österreich 15 Tage für 100 RM, nach Frankreich 8 Tage für 140 RM, nach Korsika 14 Tage für 300 RM oder bis nach Tunesien, Jugoslawien und Schweden[2], wurden als sorgfältig zusammengestellt beschrieben. Etwas kritischer dagegen bewertete H. Frister die Aktivitäten des Reichsausschusses in einem Artikel in der Zeitschrift Urania[3]. Er stützte sich dabei allerdings nur auf seine Erlebnisse bei einer Nordlandreise im Jahr 1925 und räumte ein, daß der Ausschuß die

1. Arbeiter-, Reise- und Wanderführer, S. 21
2. Ebd., S. 21
3. Urania, 1926, H. 8, Jg. 25/26, S. 241 f.

Fahrten in Deutschland " ... unter ehemals jugendbewegten Führern mit vorwiegend jugendbewegten Teilnehmern gut gelöst habe"[1].

Er lobte auch das allgemeine Bemühen, sich der großen Gesellschaftsreisen zu enthalten (was für später aber nicht mehr zutraf) und bei "Studienreisen" die Teilnehmerzahl auf 30 Personen zu beschränken. Obwohl gerade maßgebende Genossen des Reichsausschusses die Nordlandreise als eine der besten "hinsichtlich der Qualität der Reiseteilnehmer" einstuften, erklärte Frister dagegen, daß unter den 20 Teilnehmern kein Arbeiter war und auch bei Auslandsreisen in Zukunft nicht vertreten sein würde, solange die Reisen nicht billiger würden. "Sozialistische Ferienreisen sind nicht dazu da, daß gutgestellte Genossen mit ihren Frauen der Reihe nach mehrere Auslandsreisen unternehmen, sondern sie sollen in erster Linie dem bildungshungrigen Arbeiter, dem Funktionär im Betrieb dienen, der sowieso die wenigste Gelegenheit zu seiner Fortbildung hat"[2]. Frister vermutete, daß sich der Ausschuß eher den "besser gestellten Genossen" verpflichtet fühlte. Er bemängelte weiterhin die zu flüchtige Bekanntschaft mit den norwegischen Genossen, die nicht viel Dauerndes übriglassen würde, die zu konventionellen Unterhaltungs- und Geselligkeitsformen und das zu wenige Wandern.

1. Urania, 1926, H. 8, Jg. 25/26, S. 241
2. Ebd., S. 241 f.

Sein Erfolgsrezept wäre gewesen: Homogenere Gruppen, Kommunikationsmöglichkeiten, Informationen und spezielle thematische Aufgabenverteilungen vor Reisebeginn, Vermeidung internationaler Touristenwege und engster Kontakt zur Bevölkerung. "Die Parole heißt deshalb für den klassenbewußten Arbeiter nicht, wie für den Freideutschen: Soziales oder romantisches Wandern, sondern soziales und romantisches Wandern!"[1]

Für Frister schien der Reichsausschuß eher den Charakter eines Gesellschafts-Reiseveranstalters für die Arbeiteraristokratie zu haben. Es sollte aber auch bedacht werden, daß politische Organisationen die Planung und erfolgreiche Realisierung arbeiter-touristischer Konzepte erst erlernen mußten. Auch wenn eher marginale Aktivitäten wie der Tourismus im Rahmen sozialistischer Bildungsarbeit an eine Reiseabteilung delegiert wurden, war die Gefahr bürgerlicher Imitation noch nicht verarbeitet. Die Arbeit in den Reiseabteilungen aber hatte durch ihre substantielle Aufwertung umso mehr die Chance, sich mit diesen Problemen auseinanderzusetzen und zu eigenen Akzenten zu gelangen. Sie konnte die Ziele der politischen Parteiarbeit auf dem touristischen Sektor zu einem Emanzipationskonzept entwickeln, das zu dem heranwächst, was der Arbeiter-, Reise- und Wanderführer später als so erfolgreich beschrieb.

1. Urania, 1926, H. 8, Jg. 25/26, S. 245

Den Zielen "praktischen Anti-Militarismus und praktischen Pazifismus" durch "Knüpfung eng-persönlicher Bekanntschaften zwischen Genossen verschiedenster Länder" widmeten sich seit 1924 die "Freunde der Internationalen Kleinarbeit[1] (Fredika)". Sie stellten Reise und Wanderung in den Dienst sozialistischer kosmopolitischer Kleinarbeit, indem sie Kontaktmöglichkeiten zu ausländischen Sozialisten schufen, Meinungsaustausche durch Reisen ermöglichten. Es gelang der Organisation innerhalb von 7 Jahren, ein respektables Netz von ca. 30 Ortsgruppen in Deutschland und 24 Ortsgruppen und Landessekretariate in den europäischen und außereuropäischen Ländern aufzubauen. Darüberhinaus bildete sie Arbeitsgemeinschaften, Kooperationsabkommen und Föderationsgruppen mit der sozialistischen Idee verschworenen oder verwandten ausländischen Gruppen und Assoziationen, wie z. B. der Londoner "Workers Travel Association" oder der "Pocono-study-tours", einer Art Reisevolkshochschule in New York[2].
Die ersten Kontaktstellen der Fredika waren die Volksbuchhandlungen, Parteistellen der SPD und die sozialdemokratische Presse. Mitglieder mußten auf dem Boden der "Amsterdamer Internationale" stehen, freigewerkschaftlich organisiert sein und außer einer Aufnahmegebühr von 1,-- RM mtl. 0,50 RM Beitrag zahlen.

1. Arbeiter-, Reise- und Wanderführer, S. 29
2. Das Abkommen mit Pocono beinhaltete die Betreuung amerikanischer Arbeiter auf ihren meist dreimonatigen Reisen u.a. auch in der Pocono-Sommerhochschule in den Ötztaler Alpen. Der Reichsausschuß für sozialistische Bildungsarbeit hatte ein ähnliches Abkommen mit Pocono.

Dafür ermittelte die Fredika die billigste Reisegelegenheit zum gewünschten Ziel und sorgte für den sozialistischen Familienanschluß bei Parteigenossen. Für Unterkunft und Verpflegung mußten der Familie 25 RM pro Woche bezahlt werden, bei vereinbarten Gegenbesuchen war der Aufenthalt kostenlos. Eine 14tägige Englandreise kostete ein Fredika-Mitglied im Jahr 1930 ungefähr 120 RM Fahrtgeld (Berlin - London z. B.), 50 RM Übernachtung/Verpflegung und 50 RM Taschengeld. Durch die kostenlose Mitgliederzeitung "Pionier", die in deutscher, englischer und französischer Sprache erschien, konnten auch selbst Kontakte hergestellt werden. Diese konnten mit großem Erfolg durch Sprachkurse in den einzelnen Ortsverwaltungen im Sinne der internationalen Kommunikation und letztlich auch des Arbeitertourismus intensiviert werden. Für die Fredika galt: "Wohin immer man auch kommen mag - überall wird ein sozialistischer Freund auf dem Bahnhof zum herzlichen Empfang bereitstehen. Und von erster Stunde an, ganz gleich in welchem Land es auch sei, wird jeder sich fühlen, als stehe er unter dem Schutz einer großen tragenden Gemeinschaft. Das Ausland verliert seine Fremdheit, der Besucher lernt es als weitere Heimat lieben, Grenzen und nationale Schranken verlieren ihre Bedeutung, der Sinn öffnet sich in bisher nicht bekanntem Maße für den Begriff des Menschheitsbundes, für den Begriff der Internationale"[1].

1. Arbeiter-, Reise- und Wanderführer, S. 32

Als beispielhaft für touristische Ausprägungen auf Gewerkschaftsebene sind die Aktivitäten des Volksreisebüros Bremen zu verstehen und die Arbeit des Ortsausschusses Leipzig des Allgemeinen Deutschen Gewerkschaftsbundes (ADGB), die hier stellvertretend für die Initiativen dieses Bundes auch in anderen Städten beschrieben wird.

Das Volksreisebüro Bremen wurde im Jahr 1928 von den Bremer Gewerkschaften gegründet und hat seine volle Tätigkeit im Januar 1929 aufgenommen.[1] Es finanzierte sich selbst, von einer regelmäßigen Unterstützung des Staates Bremen abgesehen.[2] Das Volksreisebüro war in erster Linie eine Beratungsstelle für alle ausreisenden bzw. auswanderwilligen, organisierten Arbeitnehmer. Es sollte ihnen in jeder Hinsicht bei ihren Vorhaben helfen. Obwohl sich die Auskunftssuchenden durchgehend für die Vereinigten Staaten von Amerika interessierten, bearbeitete das Reisebüro auch andere Auswanderungsgebiete, verstärkt, als mit Wirkung vom 1.7.1929 die Herabsetzung der Einwandererquote nach Amerika in Kraft trat. Es plante und organisierte aber auch Urlaubsreisen ins In- und Ausland, die unter sachverständiger Leitung durchgeführt wurden.[3] In Zusammenarbeit mit den Gewerkschaften und anderen Arbeiter-Assoziationen veranstaltete es Propaganda-Fahrten, die u.a. auch zur Fremdenwerbung in Bremen beitrugen.

1. Jahresbericht des ADGB, Ortsausschuß Bremen, 1929, S. 14
2. Staatsarchiv Bremen: Schreiben des Finanzkommisars des Senats an die Staatsanwaltschaft vom 9.7.1933
3. Vgl. H. Gäntsch: Die freien Gewerkschaften in Bremen, S. 64

Bis zur Einstellung der Geschäftstätigkeit im Jahr 1933, der Verhaftung des Geschäftsführers durch die Nationalsozialisten, förderte und unterstützte das Bremer Volksreisebüro die Reise- und Urlaubskultur der Arbeiter. Die Aktivitäten der Reiseabteilung des Ortsausschusses Leipzig, des Allgemeinen Deutschen Gewerkschaftsbundes (ADGB) glichen wieder mehr den Initiativen der politischen Arbeitervereine[1] .. Hier konnte allerdings jeder an den Reiseprogrammen teilnehmen, und auch Kinder unter 12 Jahren konnten in Begleitung von Angehörigen zu gleichen Bedingungen mitfahren. Über die Reiseangebote konnten sich Interessierte in den Gewerkschaftshäusern informieren oder alles Wissenswerte in der Reisezeitschrift des ADGB "Ich fahr in die Welt" (Blätter für Reisen und Schauen) nachlesen, die für eine RM jährlich abonniert werden konnte. Die Reisen waren auch im Stile heutiger "Inklusiv-Tours" organisiert, mit beliebigen Ein- und Aussteigemöglichkeiten. Durch diese Einrichtung konnte man seine Ferienreise direkter seiner Urlaubsregelung anpassen und auch bei Bedarf etwas von den Reisekosten einsparen, denn der ADGB zahlte die nichtverbrauchten Teilnahmegelder gegen Vorlage einer Bestätigung des Reiseleiters zurück, sofern nicht Pauschalbuchungen davon bezahlt wurden.

1. Arbeiter-, Reise- und Wanderführer, S. 32 f.

Diese Regelung ist nicht üblich gewesen. Wenn man seine Reise nicht bar oder in Raten zahlen wollte, so konnte man auch bei der Reiseabteilung des ADGB ein "freies Reiseguthaben" anlegen, beliebig ansparen und nach der Reisewahl von diesem Konto bezahlen. Das Reiseprogramm schien mehr auf Rundreisen getrimmt gewesen zu sein und bot Urlaubsreisen bis zu drei Wochen Dauer an[1]. So dauerte z. B. die sog. 10-Länder-Reise drei Wochen, die 1931 für 335 - 350 RM die Reisenden von Leipzig nach Hamburg, Rotterdam, Gibraltar, Barcelona, Genua, Mailand, Lugano, Luzern, Zürich, Stuttgart und wieder nach Leipzig führte. Üblicher im Reiseangebot aber waren Ferienformen wie: "Im Kraftwagen durch Thüringen", 4 Tage für 47 - 52 RM, oder eine Fahrt ins Salzkammergut, 8 Tage für 135 - 145 RM.

Als öffentlich-rechtliche Körperschaft wurde am 17.7.1921 in Bremen per Landesgesetz die Arbeitskammer errichtet. Es war ihre Hauptaufgabe, " ... im Einklang mit dem Allgemeinwohl die Interessen der im Lande Bremen tätigen Arbeitnehmer in wirtschaftlicher, sozialer und kultureller Hinsicht wahrzunehmen und zu fördern"[2].

---

1. Arbeiter-, Reise- und Wanderführer, S. 34
2. DGB - Landesbezirk Baden-Württemberg, Dokumentation: Stärkung der Individualrechte der Arbeitnehmer durch staatlich verordnete Arbeiterkammern - ein Widerspruch in sich, S. 15

Nach einigen Vorstößen der Sozialdemokratischen Partei, die bereits 1877 einen Gesetzesentwurf im Reichstag einbrachte, der neben den Gewerkschaften Institutionen forderte, die sich, paritätisch besetzt mit Arbeitgebern und Arbeitnehmern, mit Arbeiterinteressen auseinandersetzen sollten, wurde diese Forderung erst 1921 als reine Arbeitnehmerinstitution und Korrelat zur arbeitgebervertretenden Gewerbekammer in der Bremer Landesverfassung § 84 verankert[1]. Per Gesetz wurden nicht nur Tätigkeit, Aufsicht und die Zwangsmitgliedschaft aller im Lande Bremen tätigen Arbeiter (Zwangsbeitrag 0,01 % des Brutto-Lohns) festgeschrieben, sondern auch das Recht des Senats, die Vollversammlung und somit die Arbeitskammer bei Verletzung ihrer rechtlichen Pflichten aufzulösen. Was aber hier im Sinne der Werktätigen institutionalisiert wurde, erhielt Richtlinien und somit Kompetenzen, die über die Macht der bestehenden Gewerkschaften hinausgingen. In Sachen Arbeitnehmerfragen wurde ein Zusammenwirken mit staatlichen Behörden geregelt, bei Gesetzeserlassen quasi ein Mitspracherecht ausgearbeitet, rechtsberatende Tätigkeiten unterstützt und der Kammer Hilfe bei ihren Schulungs- und Bildungsmaßnahmen, die mit der Förderung der Interessen in wirtschaftlicher, sozialer und kultureller Hinsicht korrespondierten, zugesagt[2].

1. Ruprecht Großmann: Die Arbeiterkammern in der Reichsordnung, S. 9
2. DGB-Landesbezirk Baden-Württemberg, Dokumentation: Stärkung der Individualrechte der Arbeitnehmer durch staatlich verordnete Arbeiterkammern - ein Widerspruch in sich, S. 15/16

Daß sich hier eine gewisse Überschneidung mit Gewerkschaftsinteressen ergab, liegt auf der Hand. Dies war ebensowenig zu recherchieren wie einzelne Fakten über die damalige touristische Arbeit. Die Arbeitskammer beabsichtigte Ende der 20er Jahre mit touristischen Programmen teilweise ihren kulturellen Auftrag zu erfüllen. Es ist anzunehmen, daß sie sich örtlicher Reiseveranstalter bediente, um ein mehr oder weniger halbherziges Programm durchführen zu lassen. Dies muß mehr im Regenerations- als Bildungsbereich angesiedelt gewesen sein, da sich auch keine Querverbindungen zu anderen Organisationen in der Arbeiterbewegung, weder im politischen noch touristischen Bereich, herstellen ließen und auch keine spektakulären Innovationen in anderen Schriften erwähnt wurden. Die wenigen Hinweise auf die touristischen Aktivitäten der Arbeitskammer sollen dadurch aber nicht degradiert werden. Vielmehr war die Regenerierung der Kräfte eines der wichtigsten und wesentlichsten Elemente des damaligen Tourismus. Im Jahr 1935 wurde die Arbeitskammer durch die Nationalsozialisten aufgelöst.

Als etwas am Rande gelegen, weil nur für eine bestimmte Altersklasse gültig, sind die kleinen und großen "Fahrten" der "Sozialistischen Arbeiterjugend (SAJ)" zu zählen. Sie nehmen mit mehr als einem Viertel aller Veranstaltungen dieser Organisation einen Hauptteil des Tätigkeitsfeldes ein[1].

1. 1930 veranstaltete die SAJ 35 738 Fahrten mit 750 466 Teilnehmern, vgl.: Arbeiter-, Reise- und Wanderführer, S. 37

Durch einen korporativen Anschluß an den "Reichsverband für deutsche Jugendherbergen" stand der Arbeiterjugend 1930 in Deutschland ein Netz von ca. 2300 Jugendherbergen[1] zur Verfügung, und mit der staatlichen Anerkennung als Jugendpflegeorganisation verband sich eine 50%ige Fahrpreisermäßigung bei der Reichsbahn und vielen anderen Verkehrsgesellschaften. Mit diesen Voraussetzungen ließen sich am Wochenende kleinere -und an Feiertagen größere Fahrten- teilweise sogar ins Ausland billig organisieren. Obwohl der SAJ um 1930 herum ungefähr 15 eigene Wander- und Ferienheime mit täglichen Pensionskosten zwischen 2,50 und 4,00 RM zur Verfügung standen, waren (Rad)-Wanderfahrten mit Zelt, Kochtopf und intensivem Naturerlebnis in Form des sozialen Wanderns charakteristischer und finanziell auch tragbarer. Die Ausrüstung für solche Fahrten konnte über eine eigene Einkaufszentrale bezogen werden, und die übliche "gemeinsame Wanderkasse" ermöglichte es auch ärmeren Arbeiterkindern, mitzufahren. Größere Zelte und ein Fundus an Wanderfahrtsartikeln standen auch kostenlos zur Verfügung. Diese Organisation leistete aber auch Erhebliches in der sozialistischen Erziehung, die sich nicht nur auf theoretische und praktische Ausbildung der Wanderführer beschränkte.

1. Arbeiter-, Reise- und Wanderführer, S. 59

Eine für damalige Zeit ungewöhnliche Regelung war die gemeinsame Teilnahme von Jungen und Mädchen an politischer Arbeit, Freizeitabenden. Wanderungen und Fahrten. Sie sollte den Weg zur Gleichberechtigung der Frauen und Mädchen in der Gesellschaft ebnen und über eine frühzeitige, gemeinsame sexuelle Aufklärung über die Rollenklischees von der Frau als Sexualobjekt oder Mutter einen gleichwertigen Partner machen[1].

Die vielen eigenen oder einander übergreifenden, kooperierenden politischen Organisationen, die als Teil ihrer Arbeit im Sinne der Arbeiterbewegung mehr oder weniger stark den Tourismus als Mittel und Hilfe für ihre Zielsetzung gebrauchten, wurden mit der Machtergreifung Hitlers im Jahr 1933 durch seine Sturmtruppen aufgelöst und vernichtet. Mit der Gründung von Hitlers deutscher Arbeitsfront (DAF) als Arbeitnehmer- und Arbeitgeberverband sollten die vielfältigen kreativen, individualistischen und selbstlosen Organisationen, die, von Arbeitern getragen, dem Arbeiter helfen, dienen und nützen wollten, ersetzt werden.

"Alle, die andere Arbeitervereine gründen und betreiben, werden als Staatsfeinde verfolgt" ... so Dr. Robert Ley am 10.5.1933 nach Gründung der DAF[2].

1. Arbeiterjugendbewegung in Frankfurt, 1904 - 1945, S. 54
2. H. Biallas: Deutsche Arbeiter fahren nach Madeira, S. 179

2. Vereinstourismus

2. 1. Politisch-soziologische Bedeutung von Vereinsbildungen

Ein Verein ist, kurz und grob definiert, eine soziale Organisationsform, die in der Regel mit freiwilligen Ein- und Austrittsmöglichkeiten, mit einer zumindest formalen Gleichstellung aller Mitglieder, mit einer minimalen, aber auf Dauer angelegten Organisation einem bestimmten generalisierbaren Ziel/Zweck dient oder dienen will[1].

Es kann allgemein behauptet werden, daß Voraussetzungen der Vereinsbildung identisch sind mit dem Prozeß einer Emanzipierung vom obrigkeitlichen Staat, einer Demokratisierung der bisher monopolistisch vom Staat wahrgenommenen Kulturinteressen, einer Individualisierung und Verbürgerlichung der Kultur. Die Grundlage hierzu bildeten die Umwandlung von der Agrar- zur Industriegesellschaft, die neue Produktionsweisen und -verhältnisse, die neue Interessen, neue private Sphären herausbildete, die, mit einer nun privaten Verfügungsgewalt darüber, Organisationsformen wie Vereine begünstigte. Sobald nun diese private Verfügung über eigene Interessen und Sphären, diese Abkehr vom traditionsgeleiteten zum auf Autonomie begründeten Individualismus institutionell durch bürgerliche

1. Thomas Nipperdey: Verein als soziale Struktur, S. 1 - 44 (frei definiert)

Grundrechte wie: Meinungs-, Rede-, Versammlungs-, Vereinigungs- und Pressefreiheit legalisiert wurde, bedeutete sie eine Auf- bzw. Ablösung des Autoritätsanspruchs von Staat und Kirche bezüglich kultureller Interpretationen. Es bedeutete ein staatliches Zugeständnis an den Verein als Sozialisationsinstanz, als Emanzipationshilfe zur Mündigkeit des Bürgers oder Arbeiters, zur Selbstbestimmung, die sich in der Flut von kulturellen Vereinigungen derart niederschlug, daß deren allgemeines Wesen "zu einer die sozialen Beziehungen der Menschen organisierenden und prägenden Macht wurde"[1]. Die Vereine wurden ein wichtiges Bindeglied zwischen dem Staat, der Gesamtgesellschaft und dem einzelnen. Das Vereinswesen ist nach Nipperdey im 19. Jahrhundert durch vier Motiv- bzw. Zielkomplexe gekennzeichnet:[2]

1. Durch das Bedürfnis nach freier Geselligkeit, Intensivierung der mitmenschlichen Beziehungen und Bindungen

2. Durch das Bildungsbedürfnis (Nipperdey bezeichnet das Verlangen, sich in einem kontinuierlichen, nicht abschließenden, dynamischen Prozeß zu bilden, ebenso wie das neue Geselligkeitsbedürfnis als ein Novum, zu dessen Befriedigung der Verein die organisatorischen Voraussetzungen schaffen soll und schafft).

3. Durch die Zielsetzung von gesamtgesellschaftlichen Zwecken, die über den Verein selbst hinausgehen, subsumierbar unter den Begriffen Gemeinwohl, Gemeinnützigkeit oder Politik.

---

1. Thomas Nipperdey: Verein als soziale Struktur, S. 2
2. Ebd., S. 5 - 7

4. Durch die Repräsentierung und Manifestierung von Objektivem und Allgemeinem, z. B. Kunst und Wissenschaft, in einem sozialen Zusammenhang, um es in neuer Form existent zu machen.

Das Individuum, der Mensch, kann entsprechend seiner Motivstruktur freiwillig dem Verein beitreten, der seine Loyalität beansprucht. Durch das erklärte Vereinsziel wird ihm eine Identifikationsmöglichkeit geboten, aus der heraus er ein Zugehörigkeitsgefühl entwickeln kann. Dieses Zugehörigkeitsgefühl ist von geringerer Intensität als z. B. früher bei traditionsgeleiteten Korporationen und macht dadurch die Vereinsorganisation so elastisch, daß sie der Mobilität moderner Individuen und der Dynamik moderner gesellschaftlicher Prozesse entspricht.
Selbst die in Zielkomplex und Struktur unpolitischen Vereine haben eine politische Bedeutung. Mit der vereinsinternen Diskussion über gesellschaftliche Normen und Grundsätze, Staat, Kirche und generell bisher nicht fragwürdige Dinge, wird politisch gesehen ein Faktor der öffentlichen Meinung, eine Quasi-Öffentlichkeit geschaffen. Diese fordert dann von der öffentlichen Gewalt, daß sie sich in ihrem Sinne legitimiert, sich dem allgemeinen Konsensus unterwirft. Eine aufs Theoretische beschränkte private Diskussion wird auf diese Weise politisch, politisch über den Prozeß der Bewußtseinsbildung, der Gesinnungsbildung, der politischen Artikulation und Demonstration,

so daß die Grenze zwischen bürgerlichen, individuellen, menschlichen und staatlichen Tätigkeiten im öffentlichen Bereich fließend wird[1]. Der Erfolg dieser "Grenzüberschreitungen" zog im 19. Jahrhundert Vereinsgründungen nach sich, die sich dezidiert mit Staatsgeschäften befaßten bzw. sie kontrollierten oder auch mitzubestimmen versuchten. Mit der Aufhebung des Sozialistengesetzes im Jahre 1890 beginnt die eigentliche Zeit der Arbeitervereine, die nach dem 1. Weltkrieg ihren Höhepunkt erreichte und in der Weimarer Republik ihre Blütezeit erlebte.[2]

2. Touristenverein-Interessenorganisation

Als Interessenorganisation versteht man heute den Überbegriff der eingetragenen und nichteingetragenen Vereinigungen[3]. Inhaltlich betrachtet trifft dieser formalrechtliche Sachverhalt auf Arbeitertouristenvereine erst dann zu, wenn sich die Vereinsorganisation an den direkten Interessen der Mitglieder orientiert, die Vereinsarbeit sich aus den Interessen der Mitglieder entwickelt hat. Abweichungen und somit keine absoluten Interessenorganisationen sind Arbeiter(touristen)vereine, die aus politisch-gesellschaftlichen Motiven gegründet wurden und den Tourismus nur als nebensächliche Dienstleistung anbieten oder, aufgrund ihres großen Organisationsnetzes, an Unterabteilungen delegieren.

1. Thomas Nipperdey: Verein als soziale Struktur, S. 38/39
2. W. Gühler/H. Kanitz/H.J. Siewert: Lokale Freizeitvereine, S. 77 -82
3. P. Raschke: Vereine und Verbände, S. 34

Dies kann für die Mehrzahl der zuvor beschriebenen politischen Arbeitervereine gelten. Mit der Mitgliedschaft erwarb der Arbeiter zwar die Zugehörigkeit z. B. zur "sozialdemokratischen Subkultur", die Verbindung oder der Zugang zu Ausflugs- oder Ferienfahrten allerdings war eher zufällig als zwangsläufig. Im Gegensatz zu den reinen Touristenvereinen werden hier mit der Mitgliedschaft keine unmittelbaren touristischen Affinitäten angezeigt, wenn auch mancher Vereinsbeitritt nur durch das attraktive Ausflugs- und Ferienprogramm motiviert wurde.

Nicht als Interessenorganisation und nur mit Einschränkung als Arbeitertouristenverein zu bezeichnen sind solche Assoziationen, die aus fürsorglich-wohltätigen Motiven der Arbeiterschaft touristische Leistungen zur Verfügung stellten. Die Ausflugs- oder Ferienfahrten dienten, unabhängig von den direkten Interessen des Proletariats, als Mittel, übergeordnete Ziele zu erreichen.

Die sozialreformerischen Vereinigungen unter bürgerlicher Führung und Verwaltung wollten, von ganz wenigen Ausnahmen abgesehen, durch wohltätige, geistige, kulturelle Güter das Proletariat entproletarisieren und einen neuen Arbeiterstaat heranbilden[1].

1. Vgl. Th. Nipperdey: Verein als soziale Struktur, S. 21

Im Gegensatz zu anderen Vereinsformen ist diese fremdinitiiert. Das Vereinsziel ist nicht ein unmittelbares, durch Mitbestimmung erklärtes Mitgliederinteresse. Es ist Interesse der vereinspolitisch Wirkenden und Bestimmenden, die den Proletarier zum Objekt und bloßen Konsumenten der angebotenen Dienstleistung machen.

3. Verwaltung von Freizeit-Freizeithilfe

Touristenvereine, ob von Arbeitern oder Bürgern initiiert, können als Freizeitvereine verstanden werden, da ihr originäres Betätigungsfeld die arbeitsfreie Zeit ist. Für den Arbeiter wird diese erst existent, als sein Zeitbudget freien, disponiblen Raum enthält.
Die allgemeinen Gründungsmotivationen der Arbeitertouristenvereine und auch der vorrangig politischen Vereinigungen und Arbeiterkulturorganisationen waren

- die "geistig-kulturelle Bildung der Arbeiter"
- die "politisch-ideologische Emanzipation der Arbeiterklasse"

- "die Arbeiterschaft im täglichen Existenzkampf zu unterstützen"[1]
- die "Beseelung von Empfindungen der Sehnsucht nach der geheimnisvollen Natur", verschmolzen mit "politischen, wirtschaftlichen und sozialen Kämpfen der Arbeiterklasse", mit "der Veredelung dieser Kämpfe auf dem Boden der innerlich freimachenden Natur"[2]
- die "sozialistische Bewegung als gesellschaftspolitischer Standort der Kultur- und Wanderorganisationen"[3]

Diese unterschiedlichen Ansätze zeigen, daß die Zielkataloge der Vereine vergröbert darin bestehen, klassenbewußte kämpferische oder domestizierte Arbeiter heranzubilden. Je nach politischer Einstellung und Trägerschaft haben die Vereine einen erzieherischen Anspruch. Diesen Anspruch möglichst vollständig zu verwirklichen versuchten die bürgerlich initiierten Vereinigungen, so daß man -unsicher ob Fürsorge oder Zähmung- in diesem Fall von einer Verwaltung der Freizeit sprechen kann.

1. Zentralausschuß der Naturfreunde-Internationale (NFI): Denkschrift 1895 - 1955, S. 9
2. Ebd., S. 9
3. Emil Birkert: Von der Idee zur Tat, S. 7

Ihnen ging es -wie schon erwähnt- darum, zur Lösung der "sozialen Frage" beizutragen. Sie traten an gegen den Mißbrauch des Alkohols, gegen Armennot, Bettelei, ansteckende Krankheiten und falsche Erziehungsgrundsätze. Sie setzten sich ein für eine "zweckmäßige Verwendung" der Freizeit in dem Sinn:

"... daß die beste Erholung und Ruhe nach der Arbeit des Tages in der Familie und im eigenen Heim gesucht werden sollte. Aber Tausenden fehlt dieses Heim oder es ist so eng und dürftig, daß man ihnen nicht nur in der Natur, sondern auch in besonderen Stätten der Geselligkeit außer dem Hause eine Auffrischung des Geistes und Gemüths wohl gönnen darf, ohne den Vorwurf zu verdienen, daß man dadurch der Vergnügungssucht oder dem üppig empor wuchernden Vereinswesen Vorschub leiste. Es handelt sich hier nicht um eine Vermehrung, sondern um eine Veredelung der Erholungen und um eine Verbesserung des geselligen Lebens überhaupt"[1].

Auch die mehr politisch motivierten Vereinigungen aus dem Feld der Arbeiterbewegung hatten teilweise diesen ganzzeitlichen Anspruch. Nur sollten hier nicht bestehende gesellschaftliche Herrschaftsformen konserviert werden, nicht gesellschaftliche, materielle Vorteile für wenige auf Kosten vieler erhalten werden, sondern Vorteile vieler auf Kosten weniger erzielt werden. Da bei politisch orientierten Vereinigungen in der Regel eine Interessenkongruenz zwischen Mitgliedern und Vereinsführung besteht,

1. V. Böhmert: Die Erholung der Arbeiter, S. 31

klassenidentische Ziele gemeinsam erarbeitet werden, kann die Vereinspolitik mit der Vielfältigkeit des Leistungsangebots für die Mitglieder eine praktische Lebenshilfe sein.

Die reinen Arbeitertouristenvereine dagegen oder die mehr im Freizeitbereich angesiedelten Vereinigungen boten echte Freizeithilfen. Sie bildeten trotz Verbindungs- und Verbrüderungsbekenntnissen zu politischen Vereinen eine eigenständige Bewegung, ohne ihre Gesinnung, ihre klassenkämpferischen Attitüden zu verlieren[1]. Ihr Leistungsangebot, ihr Betätigungsfeld war ausschließlich freizeitorientiert und kann somit als Hilfestellung verstanden werden. Diese Vereinigungen halfen den Arbeitern nicht nur, preisgünstig in die Ferien zu fahren oder zu wandern, sich zu erholen oder zu vergnügen, sondern sie halfen auch denen, die nichts anderes als ihre unmittelbare Umgebung kannten, die anfängliche Unsicherheit zu überwinden. Erleichternd wirkten hier die gemeinsame politische Identität und Motivstruktur, Naturbegeisterung, Freude an körperlicher Bewegung, Gemeinschaftserleben und gemeinsame Erfahrungen aus der Arbeitswelt und Empfindungen des Großstadtdrucks.

1. "Die eine Bewegung hat der anderen weitergeholfen" vgl. Zentralausschuß der Naturfreunde-Internationale (NFI): Denkschrift 1895 - 1955, S. 9

Mitglieder dieser fast homogenen Gruppe wurden von der eigenen Selektion entlastet und vertrauten auf die Richtigkeit der übernommenen Handlungsmuster und -anweisungen. Sie übernahmen die als allgemein gültig anerkannten Normen und bezogen daraus ihre Verhaltenssicherheit, ihr Rollenverständnis und ihre Rollenauffassung.

4. Formen des Vereinstourismus

Die zahlreichen Gruppierungen und Vereinigungen, die sich Aufgaben der eher unpolitischen Freizeitverwendung stellten und in der Geschichte der Arbeiterbewegung als Kulturorganisationen klassifiziert werden, haben ihre Wurzeln in den Arbeiterbildungsvereinen. Obwohl die Vereinsgesetze auch im Kaiserreich noch Instrumente politischer Repression waren, konnten sich mit der Verbreitung der sozialdemokratischen Basis um die Jahrhundertwende eine Fülle solcher Vereine entfalten. Ein Vereinsbeitritt, eine Zugehörigkeit war in der Regel, trotz unpolitischer Thematik, an eine Partei- oder Gewerkschaftsmitgliedschaft gebunden. Nach der Blütezeit in der Weimarer Republik spalteten Parteienmachtkämpfe Ende der 20er Jahre die oft mühsam gehaltene Einheit dieser Vereine in sozialdemokratische oder kommunistische Lager.

Die folgende Wirtschaftskrise beschränkte den Handlungsspielraum aller Kulturorganisationen erheblich - oder erzwang deren Auflösung, da Freizeitaktivitäten, besonders touristische, eine gesicherte und ruhige Lebenslage voraussetzen. Bei den Vereinigungen, die sich dezidiert dem Arbeiterwandern und -urlaub verschrieben, spielte die Organisation "Naturfreunde" neben vielen kleineren Arbeiter-Wandervereinen die bedeutendste Rolle. Dies hat seinen Grund in dem dichten und gewaltigen Netz dieser Vereinsorganisation, die sich voll und ganz den touristischen Interessen der Arbeiter verschrieb und den Zielen der Arbeiterbewegung nahestand. Es ist anzunehmen, daß die Größe dieser Organisation nicht nur kleinere örtliche Touristenvereine erdrückt, sondern auch weitere Gründungsmotivationen unterdrückt hat. Die kleineren Parallelorganisationen wurden aber auch in ihrer Dokumentation von der mächtigen Präsenz der "Naturfreunde" verdrängt, denn selbst frühere Aufsätze mit dem für diese Arbeit so vielversprechenden Thema "Arbeiterwandervereine"[1] beschreiben nur diesen Verein und erwähnen andere Gruppierungen nur als existent.

---

1. E. Hoselbarth: Arbeiterwandervereine, in: Neue Welt, Nr. 21 Jg. 1911, S. 163 - 165

Das bedeutet, daß trotz der Vernichtung ganzer Vereinsarchive im Dritten Reich doch noch einiges an Naturfreunde-Denkschriften, Chroniken, Artikeln und Berichten ehemaliger Mitglieder für Recherchen greifbar ist, und daß auch das kulturelle Phänomen, das diese Touristenvereine vorgebracht hat, mit dem Interesse an der Arbeiterbewegung in den letzten Jahren mehr oder weniger intensiv gewürdigt wurde[1]. Die erste deutsche Ortsgruppe der Naturfreunde wurde 1905 in München gegründet. Dem Beispiel des bereits 1895 in Wien gegründeten Touristenvereins folgend sollten alle werktätigen Menschen "bei der Allmutter Natur Kraft und Gesundheit für den harten Kampf um Recht, Freiheit und Freizeit suchen und geläutert durch die Natur, für Frieden und Freundschaft mit allen Völkern wirken"[2]. Sie sollten mit der "Freizeitvergeudung im Fusel und Tabakdunst brechen"[3] und natürlich als Sympathisanten und Mitglieder der Sozialdemokratischen Partei den bürgerlichen Verbänden -besonders den Sportvereinen- fernbleiben, um dauerhaft im sozialistischen Sinn beeinflußt werden zu können. In diesem Sinne, über verschiedene Publikationen verbreitet, entfaltete sich in rascher Folge in Deutschland ein Netz von Ortsgruppen.

1. Vgl. H. Wunderer: Der Touristenverein "Naturfreunde", S. 506 - 520
   D. Kramer: Die Krise des Massentourismus, S. 4 f. und: Aspekte der Kulturgeschichte des Tourismus, S. 8/9 und: Der sanfte Tourismus S. 59, 74, 91, 114, 172
2. Zentralausschuß der Naturfreunde-Internationale: Denkschrift 1895 - 1955, S. 73
3. Ebd., S. 73

Im Jahr 1914 existierten im süddeutschen Raum, zu dem damals noch das Elsaß gehörte, 36 Ortsgruppen[1], aber auch im Rheinland, in Hessen, Niedersachsen, überall vereinigten sich Werktätige zu Naturfreunden. Die Vereinsidee verbreitete sich auch außerhalb Deutschlands weltweit zur Naturfreunde-Internationale (NFI)[2].

Der Vereinsaufbau war streng zentralistisch, jede Ortsgruppengründung war von der Einwilligung der Kanzlei in Wien abhängig. Der 1. Weltkrieg unterbrach die Aufwärtsentwicklung. Die Vereinsarbeit wurde, soweit es möglich war, von älteren Freunden, Naturfreundefrauen und nicht zum Kriegsdienst eingezogenen Mitgliedern übernommen. Sie unterhielten Briefkontakte zu den kämpfenden Vereinsfreunden, unterstützten deren Frauen und Kinder und hofften mit politischer Arbeit, Aufrufen[3] und Beteiligungen an Demonstrationen[4] dem Krieg ein Ende zu machen. Die sich hier schon ausdrückende praktische, alltägliche Solidarität unter den Naturfreunden war letztlich auch der Grund für das große Maß an Stabilität und Kontinuität dieser Vereinigung. Nach dem 1. Weltkrieg erlebte die Naturfreunde-Vereinigung einen steilen Aufstieg.

1. Zentralausschuß der Naturfreunde-Internationale: Denkschrift 1895 - 1955, S. 74
2. Italien (1905), Schweiz (1905), Ost-Amerika (1910), West-Amerika (1912), Frankreich (1912), Saarland (1913), Holland (1925), Belgien, Flandern (1927), Belgien/Wallonien (1930), Israel (1936), in ebd., S. 48
3. 1918 Verbot der Verbreitung der Vereinszeitschrift "Naturfreund" Nr. 7/8 wegen eines Anti-Kriegsartikels ("Eine traurige Bilanz"in: E. Birkert: Von der Idee zur Tat, S. 65)
4. Ebd., S. 64

Neue Ortsgruppen wurden gebildet, Generalversammlungen abgehalten, Vorstände und Funktionäre neu gewählt und zahlreiche Werbeveranstaltungen durchgeführt. Die Mitgliederzahlen stiegen sprunghaft an. Im Zuge der Entwicklung lockerte sich der zentralistische Aufbau. Die Ortsgruppen wurden in Gaue zusammengefaßt und zur Entlastung des Zentralausschusses in Wien eine eigene Geschäftsstelle in Deutschland (1921) und die Reichsleitung (1925) geschaffen. 1920 bestanden in Deutschland 18 Gaue. In diesen Gauen waren 1925 insgesamt 995 Ortsgruppen mit 65 000 Mitgliedern zusammengefaßt[1]. Zu der Vereinszeitschrift "Naturfreund" publizierten die Gaue eigene Mitteilungen und Nachrichtenblätter.

Mit dem Wandern, das mit dem Naturfreundegruß "Berg frei" nicht "eine bloße Arbeit von Muskel, Herz und Lunge, sondern eine Gehirnarbeit im höheren Sinne"[2] war, das den Aufenthalt in der Natur zu einer "Hochschule des Lebens" machte, waren zahlreiche andere Vereinsaktivitäten verbunden.

---

1. Zentralausschuß der Naturfreunde-Internationale: Denkschrift 1895 - 1955, S. 74
   Vgl. der Naturfreunde-Entwicklung bis zum Verbot durch die NS-Regierung in Deutschland, Österreich und Italien:
   1895 - 191 Mitglieder, 1900 - 1789 Mitglieder,
   1910 - 13 634 Mitglieder, 1914 - 31 554 Mitglieder,
   1920 - 81 096 Mitglieder, 1925 - 138 443 Mitglieder,
   1930 - 214 924 Mitglieder, in E. Birkert: Von der Idee zur Tat, S. 45
2. E. Birkert: Von der Idee zur Tat, S. 70

Die dominanteste war der Bau von Wanderheimen, Berg- und Skihütten. Es gibt keine andere Organisation, die mit so geringen Geldmitteln die Wandergebiete Deutschlands mit einem so dichten Netz von Herbergen überzogen hat. Bis 1933 baute der Verein 220 Naturfreundehäuser in Deutschland[1]. Die ersten Wanderungen über das Wochenende weckten schon aus materiellen Gründen sehr bald den Gedanken zur Erstellung eigener Schutzhütten. Die Naturfreundehäuser konnten und durften aber nicht Hotels und Wirtshäuser sein, sondern mußten als "Stätten der Erholung und Einkehr" gebaut werden. Ihr Zweck war, auch der ärmeren Bevölkerung Urlaub in den Bergen zu ermöglichen und ihr die Schönheiten der Natur zugänglich zu machen. Das Erlebnis des Sonntags als "Sonnentag" sollte noch in der darauffolgenden Woche nachklingen. Obwohl die Initialzündung für Ortsgruppengründungen und Schutzhütten -bzw. Häuserbau von Industriegroßstädten im Alb- und Alpenvorland ausging, verteilten sich die Häuser der deutschen Naturfreunde, im Gegensatz zu anderen Vereinigungen[2], auf alle Landschaftsgebiete, vom Meeresstrand über Heide und Mittelgebirge bis ins Alpenvorland und in die Schnee- und Eisregionen. Der Bau der Naturfreundehäuser konnte als Einbruch in die Privilegien der begüterten Kreise verstanden werden.

1. E. Birkert: Von der Idee zur Tat, S. 46
2. Z. B. Deutscher Alpenverein (Hütten- u. Wegebaureferat, seit 1888) und Schwäbischer Albverein

Damals konnten sich in begrenztem Umfang nur der Deutsche Alpenverein und der Schwäbische Albverein als einzige unter den vielen meist bürgerlich besetzten Wander- und Gebirgsvereinen eigene Häuser und Hütten bauen, eigene Vereinsausschüsse für den Hütten- und Wegebau unterhalten. Sie schafften dies nur durch Spenden und Beiträge der begüterten bürgerlichen Mitglieder. Die Naturfreunde dagegen bauten ihre Häuser in freiwilligen Arbeitsstunden. Von der einfachen Schutzhütte mit Strohlagern bis zum massiven Steinhaus mit Matratzenbetten wurde alles ohne staatliche Zuschüsse und Subsidien finanziert, nur mit mühsam verdienten Arbeitergroschen. Kein Haus glich in seiner architektonischen Gestaltung einem anderen, die landschaftlich schöne Lage war ausschlaggebend für den Standort.

Nicht einmal hier, bei den fast spiegelbildlichen Aktivitäten, setzten sich die Naturfreunde mit ihren bürgerlichen Parallelverbänden auseinander, im Gegensatz zu anderen sozialdemokratischen oder nahestehenden Kulturorganisationen. Für sie war es selbstverständlich, daß Arbeiter, speziell politisch oder gewerkschaftlich organisierte, keinen bürgerlichen Verbänden angehörten.

Ihr in diesem Sinn fast elitäres Selbstverständnis war, auch im Gegensatz zu anderen Arbeiterfreizeitvereinigungen, durch tiefere, ideellere Gedankengänge gekennzeichnet und, in Anlehnung an Goethes und besonders Haeckels Naturphilosophie, eher ästhetisch-wissenschaftlich geprägt. Dieses Selbstverständnis hielt sich über alle historischen Brüche hinweg bis zur Auflösung im Jahr 1933 durch die Nationalsozialisten. Es wurde nie modifiziert oder diskutiert, bis auf seltene kritische Bemerkungen in Vereinspublikationen, die diesen metaphysischen Aspekt der "Naturphilosophie" als "bürgerlichen idealistischen Nebel" zu entlarven versuchten, der das Proletariat von der tatsächlichen Erkenntnis seiner Klassenlage ablenke[1].

Zu den weiteren Vereinsaktivitäten gehörte die Gründung verschiedenster Sektionen in den Ortsgruppen. Diese Vereinsuntergruppen setzten sich theoretisch und organisatorisch mit Wanderplänen, Wintersport, Fototechnik, Natur- und Erdkunde, Musik und anderen wander- und reisefreundlichen Wissensgebieten auseinander, bildeten Führer und Lehrwarte aus und schafften Geräte an, die dann den Mitgliedern zur Verfügung gestellt werden konnten.

1. A. Maurüber: Die Touristik und der Klassenkampf, in: Der Naturfreund, Jg. 32 (1928) S. 231 f. zit. nach : H. Wunderer: Der Touristenverein Naturfreunde, S. 513

Die öffentlichen Ausstellungen, die oft mit den Arbeiten der Sektionen gekoppelt waren, waren nicht nur ein Forum zur Verbreitung des Naturfreundegedankens, sondern initiierten sogar eigene Museumsgründungen, wie in Haan oder Selb[1], mit naturkundlichen Foto- und beachtenswerten Mineralienabteilungen. Es wurden Gruppen für Kinderwanderungen gebildet, die die Arbeiterkinder aus den Hinterhöfen der Mietskasernen, aus den schmalen Gassen der Großstadt in die freie Natur führen sollten. Je nach finanziellem Können übernahm ein Mitglied die Verpflegung von zwei bis vier Kindern auf seine Kosten, erst später ging man wegen des großen Andrangs auf Gemeinschaftsverpflegung über. Der ganze Verein beteiligte sich seit seiner Gründung aktiv am Naturschutz und bildete auch für Nichtmitglieder Wanderauskunftsstellen. Er gründete Reisebüros, die Naturfreundereisen vermittelten und Sonderzüge bestelliten. Der erste Sonderzug fuhr vom 10. - 17. August 1912 von Stuttgart nach Innsbruck (Bergtouren zum Padasterjochhaus der Naturfreunde Österreich)[2]. Zu den erfolgreichsten Reisen gehörten im Anschluß an ein Turn- und Sportfest des Arbeiter-Turn- und Sportbundes Nürnberg eine Reise der Naturfreunde, die "Tausende von Festteilnehmern durch Süddeutschland geleitete"[3].

1. Zentralausschuß der Naturfreunde - Internationale (NFI): Denkschrift, 1895 - 1955, S. 75
2. E. Birkert: Von der Idee zur Tat, S. 56/57
3. Zentralausschuß der Naturfreunde-Internationale (NFI): Denkschrift, 1895 - 1955, S. 75

Im Anschluß an die Hauptversammlung in Zürich 1928 fuhren 5000 deutsche Werktätige in die Schweizer Berge bis hinunter zu den Alpenseen an der italienischen Grenze, und 1931 rollten -trotz großer Arbeitslosigkeit- 36 Sonderzüge und dampften etliche Sonderschiffe zur Arbeiterolympiade nach Wien. Finanzieren konnten die Arbeiter diese Reisen durch eigens eingerichtete Reisesparkassen. 1926 gründete die deutsche Reichsgruppe des Touristenvereins die Einkaufs- und Verkaufsgenossenschaft "EKA". In Filialen in 10 deutschen Großstädten wurden Sportartikel und Wandergeräte aller Art an die Mitglieder verkauft. Über eigene Jugendgruppen wurde bei den Naturfreunden erst in den Jahren nach dem 1. Weltkrieg geredet. In Ortsgruppen wanderten bisher jung und alt zusammen, aber die Jugendlichen forderten allmählich organisatorische Selbständigkeit. Was in den frühen 20er Jahren von einzelnen Gauen diskutiert und vereinzelt schon in Jugendregulativen ausgearbeitet wurde[1], wurde 1926 bei der Würzburger Reichsversammlung neu organisiert. Es wurde beschlossen, alle Jugendlichen vom 14. bis zum 20. Lebensjahr in der "Naturfreundejugend" zusammenzufassen. Die auf der Reichsversammlung ausgearbeiteten Richtlinien für die Jugendarbeit wurden von allen Gauen angenommen[3].

1. Auf einer Gaukonferenz in Stuttgart wurde 1920 die Jugendfrage diskutiert und zu einem Jugendregulativ ausgearbeitet, Orts-, Bezirks- und Gaujugendleiter wurden gewählt. In: E. Birkert: Von der Idee zur Tat, S. 78
2. Zentralausschuß der Naturfreunde - Internationale (NFI): Denkschrift. 1895 - 1955, S. 75
3. Darüberhinaus wurde jede Annäherung an den militärischen Charakter der Aufmärsche der bürgerlichen Turnvereine so bewußt vermieden wie Alkohol und Tabak.

Allein die Summe dieser Aktivitäten, von vielen Vereinsveröffentlichungen und Publikationen aus Themenbereichen von Natur bis Klassenkampf abgesehen, zeigen, daß die Naturfreundebewegung mehr war als eine reine Wanderbewegung, die nur der Geselligkeit und Unterhaltung diente. Sie war von Anfang an aufs engste mit der sozialistischen Arbeiterbewegung verbunden. Obwohl der Verein an sich organisatorisch immer selbständig war, erachteten die Mitglieder es als ihre Pflicht, politisch und gewerkschaftlich organisiert zu sein. Obwohl das Verhältnis zu den Sozialdemokraten seitens der Naturfreunde stets ungetrübt war, stand die Partei den Naturfreunden -wie auch anderen Kulturorganisationen- anfangs mißtrauisch bis ablehnend gegenüber. Die Wanderungen und Urlaubsreisen kollidierten zeitlich oft mit der Partei- oder Gewerkschaftsarbeit. So befürchtete die Partei, daß sozialdemokratische Kräfte sich nicht mehr auf den politischen Kampf konzentrierten und aufs "Nebengleis" oder in die "Vereinsmeierei" abgeleitet wurden. Doch obwohl die Naturfreunde eigentlich niemals versuchten, Einfluß auf die Programmatik und Politik der Partei zu nehmen, waren sie dennoch eifrige Propagandisten.

Die Partei umgekehrt nahm nach der anfänglichen Skepsis kaum noch Notiz von der Wanderorganisation, obwohl darin die sozialdemokratische Richtung - bis in die Gegenwart - dominierte. Man fühlte sich als Glied der klassenbewußten Arbeiterschaft und wurde über die Konfrontation mit tagespolitischen Themen und durch die kommunistischen Einflüsse während des Parteimachtkampfes - die USPD (Unabhängige Sozialistische Partei Deutschlands) löste sich auf - fast in eine Spaltung getrieben. Es kam zu Ausschlüssen und Abtrennungen einiger Ortsgruppen[1]. Die Reichsleitung bekannte sich offen zur Politik der Sozialdemokraten, steuerte aber einen parteipolitischen Unabhängigkeitskurs. Dennoch wurde oft recht eindeutig zur Tagespolitik Stellung genommen[2]. Doch da die Probleme des Wanderns, Hüttenbauens, Fragen des Naturschutzes im Vergleich zu anderen Arbeiterkulturorganisationen wenig Ansätze zur Politisierung boten, erreichten die sich im "Arbeiter-Wanderverein" oder in der Kampfgemeinschaft "Rote Sporteinheit"[3] konstituierenden Absplitterungen wenig Bedeutung, und die Reichsleitung konnte die Wogen 1931 auf der Gaukonferenz in Stuttgart wieder glätten.

1. Auf der Hauptversammlung des Weltvereins 1932 in Bregenz wurde protokolliert, daß in Deutschland insgesamt 213 Ortsgruppen ausgeschlossen wurden.
2. Z. B. beim Volksentscheid für die Fürstenenteignung oder für das Volksbegehren gegen den Bau eines Panzerkreuzers und sonstige Kriegsrüstungen. Den Mitgliedern wurde aber aktive Mitarbeit in den Ausschüssen des Volksentscheids verboten. In: E. Birkert: Von der Idee zur Tat, S. 83
3. Vgl.: E. Birkert: Von der Idee zur Tat, S. 82/83, H. Wunderer: Der Touristenverein Naturfreunde, S. 518

Aber nicht alle Ausschlüsse waren politisch bedingt. Einige Ortsgruppen konnten durch die Arbeitslosigkeit ihrer Mitglieder die Beiträge nicht mehr aufbringen, und Anträge zur Einführung eines Arbeitslosenbeitrages fanden auf den Hauptversammlungen keine Mehrheit. Die Auswirkungen der Weltwirtschaftskrise rissen große Löcher in die Arbeiterwander- und Urlaubsorganisation, die eigentlich erst mit einem gewissen Grad an sozialer Sicherheit zu leben begonnen hatte. Auch die vereinzelten hilflosen und opportunistischen Versuche, mit Werbemethoden der faschistischen Truppen[1] hauptsächlich die Jugend vor dem Nationalsozialismus zu bewahren, förderten nicht die Einheit, die nötig gewesen wäre, geschlossen mit anderen Arbeitervereinigungen, Parteien und Gewerkschaften dem Hitler-Regime die Macht zu verweigern. Stattdessen sollten die Naturfreunde, einem der unzähligen wie hilflos unverbindlichen Appelle zufolge, durch eine Verstärkung der Naturfreunde-Arbeit dafür sorgen, daß die "Kulturschmach" ausgetilgt werde.[2] Einzelne Gaue mobilisierten aber ihre Mitglieder auch durch einen Aufruf zur einheitlichen Abwehr des Faschismus[3], was unmittelbar nach der Machtübernahme der Nationalsozialisten 1933 dazu führte, daß die Naturfreundebewegung

1. Es wurde die Ablösung des "Funktionärs" durch den "Führer" gefordert, eine Uniformierung überlegt, der Leistungsgedanke aktiviert, und die "gefühlsmäßige Seite" statt der "verstandesmäßigen" sollte mehr zur Geltung gebracht werden. Vgl. H. Wunderer: Der Touristenverein Naturfreunde, S. 519 f.
2. Der Wanderer, Jg. 4 (1932), S. 68 zit. nach: H. Wunderer: Der Touristenverein Naturfreunde, S. 519
3. E. Birkert: Von der Idee zur Tat, S. 106

verboten wurde. Das Vermögen wurde beschlagnahmt und viele Genossen inhaftiert, gefoltert oder in Konzentrationslagern hingerichtet. Einem Teil der Mitglieder gelang es, die persönlichen und politischen Verbindungen, den Gedanken an die Idee aufrechtzuerhalten und 1945 einen "Aufbruch aus dem Nichts"[1] zu beginnen.

Die Naturfreunde übernahmen als eine Kulturorganisation der Arbeiterbewegung nicht nur "kulturelle", romantisch-gesellige und harmonische Bildungsaufgaben. Die fast bruchlose Vermengung mit klassenkämpferischen Inhalten machte diese Vereinigung in der Zeit bis 1933 zu einem Integrationspol disparater, kultureller, politischer und emanzipatorischer Zielsetzungen mit dem so unpolitischen Vehikel des Wanderns und des Urlaubs.

Ebenfalls höheren, aber nicht so dezidiert politischen Zielen verbunden, fühlten sich die meisten der vielen Turnvereine. Sie wurden von Arbeitern hauptsächlich kurz vor der Jahrhundertwende gegründet und wiesen im Laufe der Zeit einen beachtlichen Mitgliederzuwachs auf[2].

1. E. Birkert: Von der Idee zur Tat, S. 111
2. Mitgliederentwicklung in den Turnvereinen:
   1880 - 170 315, 1900 - 648 273, 1913 - 1 123 356,
   1919 - 728 617, 1920 - 1 008 375 aus:
   Theo Herrle: Die deutsche Jugendbewegung, S. 28

Ihr Ziel war nicht nur die bloße Regeneration der Arbeitskraft, sondern "das Turnen sollte der Boden sein, auf dem sich alle Kinder desselben Volkes kennen und schätzen lernen"[1]. Mit dieser etwas nationalistischen Absicht übernahmen sie auch den Wanderbrauch, der bei einigen Turnvereinen zu "Turnfahrten" ausgedehnt wurde. Diese Fahrten dienten nicht nur der Kontaktwahrung zu Nachbarvereinen oder sportlichen Vergleichskämpfen, sondern hatten hin und wieder absolut touristischen Charakter[2].

So werden die Turnvereine auch, entgegen dem heutigen Verständnis, oft unter "Wander- und Touristenvereine" rubriziert, denn "den Turnvereinen gebührt der Ruhm, daß sie von allen Wander- und Touristenvereinen von der Jahnschen Zeit her den Sinn für Wanderungen wacherhalten haben"[3]. Sie haben allerdings mehr das Massenwandern gepflegt[4], und manchmal ist die Jahnsche "Einfachheit" bei Einkehr und Trinkgelagen verloren gegangen, wie auch der Jahnsche Gedanke der "Dauerleistung" oft übertrieben wurde. Durch die starke Mitgliedschaft waren viele Turnvereine in der Lage, Sonderzüge zu stellen, und die erheblichen Reisepreisermäßigungen motivierten wiederum viele Mitglieder.

1. Theo Herrle: Die deutsche Jugendbewegung, S. 28
2. Die "Osterturnfahrt" des Männerturnvereins Stuttgart z. B. führte 48 Mitglieder im Jahre 1902 für 2 Tage in den Zollergau. In: Blätter des Schwäbischen Albvereins. Jg. 14, (1902), Nr. 7, S. 215
3. H. Raydt/F. Eckardt: Das Wandern, S. 103
4. Ebd., S. 103, vgl., H. Opaschowski: Jugend-Auslandsreisen, S. 92

Der Dresdner Turngau z. B. buchte im Jahr 1908 drei Sonderzüge, von denen der erste am 25. Mai mit 1 000 Mitgliedern abfuhr[1]. 1908 wurden in Gauvereinen insgesamt 263 Turnfahrten mit 5681 Teilnehmern durchgeführt, 16 davon mehrtägig mit 317 Teilnehmern[2]. Andere Turnvereine arrangierten sogar Fahrten bis zum Logo Maggiore, nach Venedig und bis nach Griechenland[3] und waren durch ihre ambitionierten Reiseaktivitäten fast bekannter als durch ihre sportlichen Leistungen. So z. B. der Münchner Männerturnverein, der Schweriner und der Berliner Männerturnverein, die zum Teil auch über eigene Reisesparmöglichkeiten verfügten. Die Ausflugs- und Ferienfahrten waren fester Aufgabenbereich vieler Turnvereine, "wenn auch zugegeben werden muß, daß die aktiven Turner dabei manchmal in der Minderzahl waren"[4].

Ein weiterer, nur touristisch tätiger Verein war der am 2. Juli 1926 gegründete, freigewerkschaftlich organisierte "Gemeinnützige Verkehrsverein Groß-Hamburg". Er hat sich anfangs die "Belebung und Hebung" des Fremden- und Reiseverkehrs, insbesondere im Wirtschaftsgebiet Groß-Hamburg zum Ziel gesetzt"[5]

1. H. Raydt/F. Eckardt: Das Wandern, S. 104
2. Ebd., S. 104
3. Ebd., S. 104
4. Ebd., S. 104
5. Arbeiter-, Reise- und Wanderführer, S. 34

und organisierte zu diesem Zweck kleinere Rundfahrten, Besichtigungstouren für nach Hamburg gereiste Arbeiter. Er gab Gewerkschaftsverbänden und Arbeitnehmerorganisationen bei Hamburgaufenthalten mit Zimmernachweisen und Organisationsarbeiten die notwendige Unterstützung und arrangierte Verbandstagungen, Gewerkschafts- und Arbeiterkongresse[1].
Der Verein wollte "der Arbeitnehmerschaft Berater und Helfer sein und sie über alle wirtschaftlichen Zusammenhänge unterrichten, für die gerade Hamburg ein bevorzugtes Schau- und Studiengebiet ist"[2]. Dieses bestimmte Eintreten für die Interessen der Arbeitnehmerschaft[3] und der Sitz des Vereins im Gewerkschaftshaus waren die einzigen Unterschiede zum bürgerlich-städtischen "Fremdenverkehrsverein Hamburg", bis dann 1928 das Bildungs- und Ferienreiseprogramm aufgebaut wurde. Die ersten Fahrten führten nach Cuxhaven und Helgoland. Aber nach und nach wurde das Reiseprogramm so erweitert, daß am 27.1.1931 eine Umbenennung in "Gemeinnütziger Verkehrs- und Reiseverein Groß-Hamburg e.V."[4] notwendig wurde.

1. Hamburger Echo, Tageszeitung vom 16.4.1929. (Gemeinnützige Verkehrswerbung)
2. Hamburger Echo, Tageszeitung vom 16.4.1929. (Gemeinnützige Verkehrswerbung)
3. Es gibt einen Leserbriefwechsel mit Redaktionskommentaren in dem sozialdemokratisch orientierten "Hamburger Echo" (25.9.1930) und dem Kommunistenorgan "Hamburger Volkszeitung", in dem Kommunisten dem GVRV vorwerfen, er setze bei seinen Fahrten unorganisierte oder "gelbe" Fahrer ein. (Verkehrsbund züchtet Gelbe, 23.9.1930) Der GVRV bekräftigt in seiner Erwiderung, daß vor jeder Reise der Fahrer, der von einer kommerziellen Firma gestellt wurde, kontrolliert wurde, und auch die Firma selbst dem Verlangen des GVRV Rechnung trage.
4. Staatsarchiv der Hansestadt Hamburg AZ 173/82

1931 konnten die Hamburger Arbeiter sogar in der Schweiz und in Frankreich preisgünstig Urlaub machen[1]. Bis auf die Getränke waren alle Reisepreise Inklusivpreise, einschließlich aller Versicherungen. Und um den Arbeitern eine Teilnahme zu erleichtern, wurde eine Sparorganisation aufgebaut, die die Möglichkeit bot, unter Vergünstigungen in monatlichen Raten, auch über einen längeren Zeitraum, anzusparen. Die Abwicklung dieses Sparsystems übernahmen die Hamburger Sparkasse "Produktion" und die "Bank der Arbeiter, Angesteilten und Beamten"[2]. Am 6. September 1934 wurde dem Verein die Rechtsfähigkeit aberkannt, die Eintragung im Vereinsregister gelöscht und jegliche Initiativen touristischer Art "im Interesse der Arbeitnehmerschaft" verboten[3].

Mit der in den Vereinsstatuten festgeschriebenen "Hebung und Förderung des Rad- und Kraftfahrens in Arbeiterkreisen" verband der Arbeiter-, Rad- und Kraftfahrer-Bund "Solidarität" auch die Förderung des Wochenend- und Ferientourismus. Er bot seinen Mitgliedern " ... eine Fülle von Möglichkeiten verbilligter Reise und Wanderung"[4].

Der Verein wurde am 24. Mai 1896 als Zusammenschluß aus 18 radsporttreibenden Arbeitervereinen gegründet.

1. Z. B. Reise ins Berner Oberland (159 RM), Reise nach Paris (184 RM) in: Arbeiter-, Reise- und Wanderführer, S. 37
2. Arbeiter-, Reise- und Wanderführer, S. 36
3. Ebd., S. 36
4. Ebd., S. 42

Einigkeit sollte Stärke produzieren, deshalb gab man sich den Beinamen "Solidarität". Obwohl schon drei Jahre zuvor ein Gründungsversuch stattgefunden hatte[1], der am damaligen politischen Zeitgeist scheiterte, gelang mit diesem zweiten Versuch der Aufbau einer der größten Radsport-Organisationen der Welt[2].

Dies wurde nicht nur durch strategisches, vereinspolitisches Geschick erreicht -der Bundessitz wurde vom damals preußischen Frankfurt/M. ins sächsische Chemnitz verlegt, und als dort durch das bestehende Vereinsgesetz die Aufnahme von Mitgliedern unter 18 Jahren verboten wurde, transferierte man die Zentrale 1907 einfach ins "fortschrittliche" Hessen nach Offenbach- , sondern auch durch das erfolgreiche Abdecken gewisser "tieferer" Bedürfnisse, die nicht nur den Zielen der kulturellen Arbeiterbewegung entsprachen.

Mit der Gründung einer Einkaufsgenossenschaft, die zu der Fahrradfabrik "Frischauf" wuchs und 1930 ein Netz von 20 Filialen und über 1 000 Verkaufsstellen in Deutschland unterhielt[3], boten sich dem Arbeiter auch enorme finanzielle Vorteile, da privatkapitalistische Gewinnerzielung ausgeschlossen war.

1. Offenbacher Post vom 12.5.56
2. Entwicklung der Mitgliederzahlen: 1908 - ca. 100 000, 1913 - 160 000, 1918 - 23 000, 1920 - 150 000, 1921 - 200 000, 1926 - 250 000, 1929 - 320 000, 1930 - 330 000, 1932 - 350 000 Mtgl., zusammengestellt aus: Arbeiter-, Reise- und Wanderführer, S. 42, f. Offenbacher Post, 12.5.56, S. Reck, Diss. 1969, S. 180, Stadtarchiv Offenbach, Nr. 43/ru
3. Arbeiter-, Reise- und Wanderführer, S. 44

Der Verein bot den Mitgliedern über Training und Organisationshilfen im radsportlichen Bereich[1] hinaus ein System von billigen, notwendigen Versicherungen, Landkarten, Reiseroutenvorschlägen und "Bundesbleiben", die in 1200 Orten den Radwanderern unentgeltlich Unterkunft boten.[2] Die notwendigen Informationen konnten die Mitglieder in der vereinseigenen Zeitung "Arbeiter-Rad- u. Kraftfahrer" lesen.

"Die Solidarität gab den Arbeitern nicht nur das Bewußtsein eigenen Wertes, sondern wirkte auch kultureil bildend" ... " Sie ordnete die Freizeit des Schaffenden, holte ihn aus Kneipen und von billigen Vergnügungen weg und gab ihm ein Bildungsziel"[3].

Der Verein war Mitglied der Zentralkommission für Arbeiter-, Sport- und Körperpflege sowie der Sozialistischen Arbeiter-Sport-Internationale. Sein Wirkungsbereich umfaßte das Gebiet des Deutschen Reiches, das Saargebiet und den Freistaat Danzig. Die Organisationsarbeit gliederte sich in Gaue, in Bezirke und dann in Ortsgruppen. Mitglied konnte jede Person männlichen oder weiblichen Geschlechts werden, sofern sie keiner anderen Rad- oder Kraftfahrervereinigung angehörte und nicht gegen die Interessen des Vereins oder der Gesamtarbeiterschaft verstieß.

1. Offenbacher Post, 12.5.1956
2. Ebd.,
3. Ebd.,

Man mußte der zuständigen Ortsgruppe beitreten, eine Aufnahmegebühr (1930 - 1,50 RM) und Vierteljahresbeiträge zahlen (1930 - 1,10 RM). Jugendliche erhielten Ermäßigungen. Motorradfahrer[1] und später Automobilfahrer zahlten einen Zuschlag.
Der Verein wurde am 7. Juni 1933 von den Nationalsozialisten aufgelöst, aber "die Idee überlebte das tausendjährige Reich"[2]. Kurz nach dem Krieg gab es Zonenverbände und im Jahr 1948 wieder einen Bundesverband.
Fürsorglich-wohltätig motiviert und übergeordneten Zielen verbunden, waren einige bürgerliche Vereine, die der Arbeiterschaft touristische Leistungen zur Verfügung stellten. Sie wollten, getragen durch bürgerliches Bildungs- und Erziehungsdenken, die "soziale Frage" lösen, das Proletariat entproletarisieren, einen neuen Arbeiterstaat heranbilden, aber letztlich auch fingerfertige, anstellige und intelligente Arbeiter heranziehen, die der Kapitalismus für seine Warenproduktion, Maschinen und Fabriken immer mehr brauchte. Die Aktivitäten dieser Vereine waren fast ausschließlich für Arbeiter geplant und organisiert und wurden auch fast ausschließlich von ihnen in Anspruch genommen.

1. 1930 hatte der Verein ca. 29 000 motorradfahrende Arbeiter als Mitglieder, in: Arbeiter-, Reise- und Wanderführer, S. 42
1932 waren 33 000 motorradfahrende Arbeiter Mitglieder, in: Offenbacher Post, 12.5.1956
2. Ebd.,

Trotzdem kann diese Vereinigungsform, wie schon erwähnt, nur mit Einschränkungen als zum Arbeitertourismus gehörig bezeichnet werden. Nicht nur deshalb, weil der Tourismus eine von vielen Vereinsaufgaben und oft an den wirklichen Motivationen der Zielgruppe vorbeigeplant war, sondern weil die Nutzung der Angebote in sehr wenigen Fällen überhaupt an eine Vereinsmitgliedschaft gebunden war. Diese Mitgliedschaft hatte sogar selbst dann einen eher passiven Charakter, weil das vereinskonstituierende Merkmal der formalen Gleichstellung in der Regel durch ein bürgerlich besetztes Vorstandspatriarchat ausgeschaltet wurde, die übrigen Mitglieder dadurch der Mitbestimmung enthoben und zu Konsumenten degradiert wurden. Insofern dient das im folgenden beschriebene typische Beispiel einer solchen Ausprägung als Vergleichsfall zu proletarisch mitgetragenen und initiierten Vereinen hinsichtlich Aufbau, Struktur, Ziel und Betätigungsfeld. Der Verein "Volkswohl"[1] ist 1888 in Dresden aus dem "Agitationsausschuß des Dresdner Bezirksvereins gegen den Mißbrauch geistiger Getränke" hervorgegangen. Er gab sich den Zweck (§ 2 der Satzung), "... fern von jeder politischen und kirchlichen Parteibestrebung, die Wohlfahrt aller Volksgenossen zu

1. In: E. Menke-Glückert: Verein Volkswohl, 1888 - 1938, S. 42

fördern und eine geist- und gemütsbildende Geselligkeit unter seinen Mitgliedern zu pflegen"[1]. Neben dem Gründungsinitiator Victor Böhmert, dem Vorstandspatriarchen, hatte der Verein, der sich ähnlich einem Familienunternehmen entwickelte, "... neben Fabrikanten auch viele Arbeiter aus allerlei Werkstätten und Fabriken"[2] als Mitglieder. Mit zahlreichen Aktivitäten, wie Volksunterhaltungsabenden, Theateraufführungen, Volksleseabenden und ständigen Einrichtungen, wie Volksheimen[3], Mädchen- und Lehrlingsheimen, Institutionen für Erziehungs- und Bildungsfürsorge, versuchte der Verein mit klassischem Bildungsbürgergut die Arbeiter "... vom Parteihader wegzulocken und sie zu wissenschaftlichem, künstlerischem, musikalischem Genuß hinzuführen und bei ihnen die Freude an der Natur zu erwecken"[4]. Zu den mit Tourismus verwandten Aktivitäten zählten damals die Einrichtung der Volksparks, die " ... ganz Dresden wie mit einem Kranz umgeben (sollten), gleichsam als Sommerfrischen für die unbemittelte Bevölkerung mit Spielplätzen, Turngelegenheiten, Reigenplätzen und Naturtheatern, Stätten, wo sich die Massen der Großstadt von ihrem eintönigen Dasein erholen und frische Lebensfreude schöpfen könnten"[5].

1. In: E. Menke-Glückert: Verein Volkswohl, 1888 - 1938, S. 42
2. Ebd., S. 48
3. Die Volksheime hatten Clubcharakter und wurden für die werktätige Bevölkerung als Alternative zu Gaststätten und Wirtshäusern bereitgestellt.
4. E. Menke-Glückert: Verein Volkswohl, S. 44
5. Ebd., S. 82

Man begann 1893 mit dem Ausbau der Parks und verfügte bis zum Ende der Vereinstätigkeit im Jahr 1938 über drei Anlagen. Weil der Andrang innerhalb kürzester Zeit so groß wurde, gestattete man nur noch Vereinsmitgliedern die Benutzung der Parks, die hauptsächlich am Wochenende begehrtes Wanderziel und beliebte Anlegestelle der vom Verein gecharterten Dampfer wurden. Auch in den vom Verein unterhaltenen und geführten Lehrlings- und Jugendheimen, die jüngeren Arbeitern Wohnung und Verpflegung boten, war das Wandern, der Ausflug in die Natur, der Hauptinhalt aller Unternehmungen[1]. Im Jahr 1918 kaufte der Verein ein Gut in Hausdorf, mit dessen Erträgen in erster Linie die Volksheime bzw. Volksküchen, in denen die Arbeiter billig essen konnten, beliefert werden soliten. Es diente aber auch in der Zeit von Mai bis September als Erholungsheim für "brave" Werktätige, meistens alleinstehende Arbeiterinnen, die dann dort mit geringer Eigenbeteiligung Urlaub machen konnten[2].
Die proletarischen Mitglieder verloren sich nach dem 1. Weltkrieg immer mehr und wurden von kleinbürgerlichen Kreisen, dem früheren besseren und wohlhabenderen Mittelstand[3], abgelöst. So ist es bei späteren Unternehmungen, wie z. B. bei den 1926 eingeführten Sonntagsausflügen, der Volkswohl-Spreewaldfahrt

1. E. Menke-Glückert: Verein Volkswohl, S. 76
2. Ebd., S. 103
3. Ebd., S. 93

vom 17.7. - 2.8., einer Bodenseefahrt, einer Fahrt nach Tirol und einer Volkswohl-Schwabenfahrt[1], unklar, ob überhaupt und wieviele Arbeiter noch daran teilgenommen haben.

3. 3. Privatwirtschaftliche Initiativen

So wie sich politische Organisationen in der Urlaubsplanung ihrer Mitglieder engagierten, Vereine und Assoziationen mit dem Ziel touristischer Freizeitverbringung gegründet wurden, so bemühte sich auch mit wachsendem Freizeit- und Lohnbudget des Arbeiters die sich gerade etablierende Tourismusindustrie um die Werktätigen. Bevor sie versuchte, mit "Billigangeboten" den Arbeiter als neue Käuferschicht zu gewinnen, begannen bereits in den 80er Jahren einige Unternehmen, "fähige" Arbeiter auf Betriebskosten zu Ausstellungen und Messen zu schicken[2]. Diese Art von "Bildungsurlaub", die in erster Linie betriebsinternem Nutzen dienen sollte, z. B. Belohnung für verdiente Arbeiter, Fortbildung, Bindung an den Betrieb etc., und ihr Vorbild in den Arbeiter-Ausstellungsreisen einiger bürgerlicher Bildungsvereine hatte[3], verselbständigte sich. So zählt z. B. Victor Böhmert in der Auswertung seiner

1. E. Menke-Glückert: Verein Volkswohl, S. 132
2. Anlaß war das blühende Ausstellungswesen im letzten Drittel des vorigen Jahrhunderts: Weltausstellungen, Ausstellungen für Unfallverhütung in Berlin, Hygieneausstellung - Berlin, Patent- und Musterschutzausstellung, Industrieausstellung usw. Vgl. auch S. 52/53
3. Z. B. Deutscher Nationalverein: 1859 Arbeiterreise zur Weltausstellung nach London, Centralverein: 1867 zur Weltausstellung nach Paris, auf Anregung des preußischen Kronprinzen, 1873 nach Wien, 1876 nach Philadelphia.

Umfrage 1893 über "die Erholungen der Arbeiter außer dem Hause" stolz die wenigen ihm bekanntgewordenen Fälle auf, in denen Fabrikanten ihren Arbeitern Zuschüsse und Urlaub für aus Gesundheitsgründen notwendige Erholungsreisen gewähren und schreibt: "Arbeiter-Badereisen und regelmäßige Urlaubsbewilligungen sind zwar vorläufig noch Zukunftsmusik, bestehen aber doch schon in bescheidener Weise in verschiedenen deutschen Buchdruckereien, nachdem die Besitzer derselben durch Stiftungen diese Einrichtungen vorbereitet und die Arbeiter selbst durch jährliche Beiträge nachgeholfen haben".
"So ist z. B. in einer Leipziger Buchdruckerei durch die Hausordnung allen drei Jahre lang mit Ausschluß der Lehrzeit dort Arbeitenden ein dreitägiger Sommerurlaub gewährleistet"[1]. In einem anderen Beispiel aus dem Jahre 1910 spendete ein Direktionsmitglied der Farbenwerke Bayer 2500 M, von deren Zinsen alljährlich ältere Arbeiter "unter sachkundiger Führung eine 6-tägige Reise zur Belehrung und Erholung unternehmen" konnten[2]. Dieser Trend führte in größeren Unternehmen mit dem Aufkommen der Urlaubsfrage zum Bau von Ferienheimen für die Arbeiter. In diesen "Arbeiter-Erholungsheimen" konnten dann je nach Größe in den

1. Victor Böhmert: Die Erholungen der Arbeiter außer dem Hause. S. 38
2. Arbeiterfreund, Bd. 51, 1913, S. 90, zit. nach: J. Reulecke: Vom blauen Montag zum Arbeiterurlaub, S. 221

Monaten Mai bis Oktober, meistens auf Vorschlag und Befinden des Kassenarztes, 30 - 50 Arbeiter 8 - 14 Tage Urlaub auf Betriebskosten machen[1]. Das Taschengeld konnte manchmal durch die Möglichkeit kleinerer Arbeitseinsätze, wie Pflege der Außenanlagen usw., aufgebessert werden. Bedingungen zum Urlaubsaufenthalt waren in der Regel: Keine ansteckende Krankheiten, tadellose Führung und mehrjährige Dienstzeit im Betrieb.

Es gab aber selbst im Jahr 1912 noch einige Unternehmen, die sich so lang wie möglich der Urlaubsgewährung versperrten und versuchten, mit selbstarrangierten "touristischen Vergnügungen" diesen sozialen Schritt mit einem Minimum auszugleichen, wie z. B. ein Bergedorfer Eisenwerk[2]: "In der Eisengießerei erhalten die Arbeiter, welche 25 Jahre dort beschäftigt sind, einen Tag Ferien. An diesem Tag fahren sie per Omnibus nach Kalbe. Dort erhält jeder 4 Glas Bier, Kaffee und Kuchen, 2 Zigarren und 2 Paar Würstchen. Außerdem ist Musik anwesend zum Tanzvergnügen. Es erhält jeder seinen vollen Tagesverdienst ersetzt".

Solche Ferienvergnügungen wurden damals zu Recht als "anrüchig"[3] bezeichnet.

1. Deutscher Metallarbeiterverband: Arbeiterferien, S. 18
2. Ebd., S. 59
3. Ebd., S. 64

Sie stützten die noch in einigen Betrieben vorherrschende Absicht, mit diesen "Betriebsausflügen" die qualifizierten Arbeiter zu ködern, an den Betrieb zu fessein oder ihnen selbst an ihren freien Tagen die Wahlfreiheit ihres disponiblen Zeitraums zu nehmen. Dies dokumentiert die kontrollierbare "Verpflichtung zur Erholung", die vor allem in größeren Warenhäusern um 1900 herum Usus war. Es wurde Arbeitern und kleineren Angestellten vorgeschrieben, im firmeneigenen Heim ihren Urlaub zu verbringen. Ein Warenhaus in Breslau bot beispielsweise seinen Mitarbeitern acht Tage freie Kost, Wohnung, An- und Abfahrt und auch ärztliche Betreuung[1].

Der erste Reiseveranstalter überhaupt, der aus rein privatwirtschaftlichen Gründen die Urlaubs- und Reisebedürfnisse der Arbeiter gewerbsmäßig vermarktete, dürfte eine Tochterfirma des Cook'schen Reisebüroimperiums in England im Jahre 1856 gewesen sein, die sog. "Mondscheinausflüge" veranstaltete, "... weil es den Arbeitern nur nachts möglich war, ohne Arbeitsausfall eine Reise zu machen. In mondscheinhellen Sommernächten kamen und gingen Züge von den wichtigsten Stationen der Midlands nach den Badeorten."[2]

1. J. Reuiecke: Vom blauen Montag zum Arbeiterurlaub, S. 224/Anm. 121
2. K. Fuss: Geschichte des Reisebüros, S. 33

Dieser aus heutiger Sicht fast perverse Sachverhalt, das Verlangen der Arbeiter, die Tummelplätze und Vergnügungsstätten der reichen Bürger und Aristokraten wenigstens nachts und auch nur ganz kurz einmal "life" bestaunen zu können, auch noch zu vermarkten, läßt sich in deutscher Tourismusgeschichte -auch späterbis jetzt nicht nachweisen. Einer der ersten deutschen Reiseveranstalter, der nicht nur für Arbeiter und kleinere Angestellte günstige Reisen arrangierte, sondern auch speziell für Arbeitervereine verbilligte Fahrten organisierte, war das Reisebüro Hagemann & Co. in Aachen. Die Firma wurde 1908 in Herbesthal mit einer Zweigniederlassung in Aachen gegründet. Man wollte Gesellschaftsreisen so billig wie noch nie nach Belgien und Frankreich durchführen[1]. Zu diesem Zweck wurde der Firma die "Internationale Reisevereinigung e.V." angehängt, da aufgrund einer Tarifbestimmung der belgischen Bahnen Mitgliedern eines eingetragenen Vereins eine höhere Preisermäßigung als Gruppenreisenden zuerkannt wurde. Dieser Trick machte die Reisen nach Gent, Antwerpen und Brüssel und etwas später auch die 5-tägigen Paris-Reisen für nur 80 M preislich so attraktiv, daß sie sich ohne weiteres einem Vergleich mit Gewerkschafts- oder Vereinsreisen stellen konnten.

1. K. Fuss: Geschichte des Reisebüros, S. 87 f.

Die eingespielte Organisation, vielleicht aber auch Konkurrenzangst veranlaßte 1913 die Gewerkschaften zu dem Angebot, die Firma zu übernehmen und ausschließlich Gewerkschaftsreisen durchzuführen. Die Verhandlungen scheiterten aber an der Gehaltsforderung des Besitzers[1]. Mit dem Ausbruch des 1. Weltkrieges wurde die Reisebürotätigkeit eingestellt und erst 1924 wieder aufgenommen. Da Herbesthal infolge der Versailler Vertragsbestimmungen Belgien angegliedert wurde, verlegte man den Sitz der Firma nach Aachen. 1927 gelang es dem Besitzer, den belgischen Bahnen eine fast 75%ige Fahrpreisermäßigung abzuhandeln, so daß das Geschäft mit den billigen und deshalb auch in Arbeiterkreisen beliebten Gesellschaftsreisen wieder florierte. Die Reiseziele waren nun auch Ostende, die englische Kanalküste, London und Italien. Im Jahr 1939 wurde das Geschäft infolge des Kriegsausbruches geschlossen. Ob über die preislichen Vorzüge auch inhaltliche Qualitäten die Programme des Reisebüros Hagemann mitbestimmten, "soziales Wandern" mancher Arbeitervereine auf die Gesellschaftsarrangements abfärbte, ließ sich nicht recherchieren. Die Kaufabsichten der Gewerkschaft lassen den Schluß zu, daß nicht allein eine bereits aufgebaute, funktionierende Organisation, sondern auch inhaltliche Vorzüge für

1. Der Besitzer Hagemann forderte jährlich 10 000 M und Gewinnbeteiligung. Da diese Vorstellungen aber das Jahresgehalt des damals bestbesoldeten Parteifunktionärs, des Abgeordneten und späteren Reichskanzlers Scheidemann um 2 000 M übertrafen, kam dieser Handel nicht zustande. In: K. Fuss: Geschichte des Reisebüros, S. 88

die Ziele der Gewerkschaftsbewegung nützlich gewesen sein mußten.

Auch das Reisebüro Scharnow, das 1925 in Bremen von Willi Scharnow aus lauter Liebe zum Reisen gegründet wurde[1] -er gab seine sichere Stelle als Prokurist zu diesem Zweck auf-, betrachtete es als besonderes Anliegen, auch für jene Bevölkerungsschichten preiswerte Reisen zu veranstalten, die nur über ein kleines Einkommen verfügten. Er veranstaltete anfangs mit gecharterten Autobussen und Tagessonderzügen Fahrten in die weitere Umgebung Bremens, zum Weser-Bergland, nach Holland und fuhr mit seinen Reisegesellschaften an die Nordsee und nach Helgoland. Nach einer kurzen Unterbrechung während der Kriegszeit baute er seinen Betrieb dann in den 50er Jahren zu einem Reiseunternehmen aus, das sich hauptsächlich in der Sozialtouristik einen Namen machte.

Die Idee zur Gründung des Reisebüros "Reba-Reisen" in Nürnberg bekam der Besitzer Hans Bauernfeind durch seine aktive Mitgliedschaft in dem Touristenverein "Naturfreunde", wo er bereits zahlreiche Treffen und Fahrten ins In- und Ausland organisiert hatte. Aus Naturliebe und Freude am Reiseveranstalten gab er seinen Beruf im Baugewerbe auf und gründete, 25-jährig, am 1. April 1932 sein Reisebüro, um nur noch Gesellschaftsreisen zu arrangieren.[2]

1. K. Fuss: Geschichte des Reisens, S. 114
2. Ebd., S. 128

Seine Autobusse fuhren nach Österreich, in die Schweiz, nach Italien und -eine Pioniertätigkeit im damaligen Reisegewerbe- auch durch Osteuropa nach Ungarn, Rumänien, Jugoslawien und Bulgarien. Es war aber leider nicht festzustellen, ob sich auch in den Reiseprogrammen seine frühere Tätigkeit bei den "Naturfreunden" niederschlug.

Einen Namen als Promoter des Massentourismus hat sich Dr. Carl Degener aufgrund seines anfänglichen sozialen Engagements geholt. Als Direktor des Arbeitsamtes Bremen interessierten ihn nicht nur die sozialen Probleme der Arbeitszeit, sondern auch die der Freizeit. Die Urlaubsgestaltung der schlechtverdienenden Werktätigen, deren Lohn kaum Möglichkeiten zur Reproduktion der Arbeitskraft zuließ, wurden sein Anliegen. Er gab seinen Direktorposten auf, um mit dem Deutschen Sparkassenverband und Hapag-Lloyd die "Deutsche Reisespar-GmbH"[1] zu gründen, der er als Geschäftsführer vorstehen sollte. Diese Reisespar-Organisation hatte es sich zur Aufgabe gesetzt, Reisen zu "volkstümlichen" Preisen zu veranstalten und diese durch die unzähligen, dem Sparkassen-Verband angeschlossenen öffentlichen Sparkassen zu vertreiben.

1. K. Fuss: Geschichte der Reisebüros, S. 129 und unveröffentlichtes Manuskript,Touropa-Rede aus dem Jahr 1957, freundliche Mitteilung von Touropa, München vom 24.4.1979

Man dachte daran, nach einer Probezeit die Reisen auch in Reisebüros verkaufen zu lassen. Der Reisesparer, der bei der Sparkasse die Reisekosten ansparte, erhielt erhebliche Zinsvergünstigungen. Nach der Gründung 1930 arbeitete die GmbH gerade noch ein Jahr erfolgreich, bis die Weltwirtschaftskrise und der "schwarze Freitag" die Kreditinstitute derart in Not brachten, daß die ursprünglich geplante Erhöhung des Stammkapitals von den Sparkassen nicht mehr geleistet werden konnte und die Organisation ihre Arbeit einstellte. Aber Degeners unerschütterliche Überzeugung, daß mit besonders preiswerten Reisen trotz Wirtschaftskrise und Arbeitslosigkeit ein Bedürfnis abzudecken und noch ein Geschäft zu machen sei, motivierten ihn, am 1. Mai 1932 in Berlin (im Cafe Bauer) ein eigenes Büro zu eröffnen. Die in der Reisebranche damals unübliche Methode, nur einen einzigen Ort mit verstärkter Werbung als Reiseziel anzubieten und über eine hohe Teilnehmerzahl besonders günstige Preisabschlüsse zu erreichen, brachte den gewünschten Erfolg. Schon 1932 konnte Degener über 5 000 Urlauber nach Golling, einem kleinen Ort im Salzburger Land, befördern. Eine Woche Aufenthalt kostete inklusiv Fahrt nur 69 RM[1].

1. Zeit im Bild: Frankfurter Rundschau am Wochenende: Abends wenn die Musi spielt ..., vom 27.8.1966, 22. Jg. Nr. 34

Ein Großteil dieser Teilnehmer kam aus jener Bevölkerungsschicht, bei der Degener ein "sehnliches Bedürfnis" zum Reisen vermutete, das aber zu den üblichen Preisen nicht befriedigt werden konnte. Mit der sogenannten "Tausendmarksperre" wurden 1933 die Reisen nach Österreich kurz vor dem Start vereitelt, aber Degener fand in Ruhpolding einen neuen Ort, zu dem er schon 1935 wieder über 9 000 Urlauber mit Sonderzügen aus Berlin brachte. Das Warenhausprinzip, am einzelnen wenig, doch an vielen viel zu verdienen, bewährte sich aller Skepsis zum Trotz auch hier. Daß aber Degeners "Urlaub, wie es die Urlauber wünschen", zwischen Madonna und Maibaum, zwischen "Schuhplattler" und "Alpenmusi" auch unverkennbare Parallelen zum KDF-Tourismus aufwies, wird in einem der folgenden Kapitel gezeigt werden. Bis zur Zerstörung des Berliner Büros 1943 arbeitete die Firma überaus erfolgreich mit ständig wachsenden Teilnehmerzahlen. Aber Degener, wie auch den anderen Reiseveranstaltern, die sich um Arbeiter und kleinere Angestellten als Kunden bemühten, schien es in erster Linie ums Geschäft gegangen zu sein. Höhere Ziele, die die politischen Organisationen und Touristenvereine mit ihren Aktivitäten verbanden, müssen den rein gewerblichen Veranstaltern abgesprochen werden.

Die meisten Reiseunternehmen beschränkten sich darauf, eine Beförderungsleistung mit Unterkunft als Billigangebot zu verkaufen, das zu einem Preis kalkuliert werden mußte, der zwangsläufig mit den größtenteils idealistischen Dienstleistungen der organisierten Reisen der Arbeiterbewegung kollidieren mußte. Da diese gewerblichen Aktivitäten aber florierten -auch wenn nicht nachweisbar war, mit welchem Prozentanteil die Arbeiter daran vertreten waren-, ist in diesem Zusammenhang interessant, ob es dem Durchschnittsarbeiter lieber war, die Natur "als Hochschule des Lebens" kennenzulernen oder für den gleichen Preis z. B. fünf Tage nach Paris zu fahren. Obwohl die Reisezielfrage natürlich nicht mit dem politischen Engagement korrespondieren muß, ergibt sich dennoch zwangsläufig die Frage, wie dicht die politische Bindung der Arbeiter bei einer so vordergründig unpolitischen Freizeitbeschäftigung wie dem Reisen gewesen ist oder wie stark sich die Klassenidentität durch bürgerliche Imitations- und Handlungsmöglichkeiten beanspruchen ließ. Dies läßt sich weder mit sozialdemokratischen Bindungsbestrebungen, die sich mit dem Einfluß der Partei fast zu einer Volksbildungsbewegung entwickelten[1], eindeutig klären, noch mit Ableitungen über den Organisationsgrad

1. Vgl.: J. Kuczynski: Geschichte des Alltags des deutschen Volkes, S. 236 f.

der Arbeiter[1], unter der zweifelhaften Annahme, daß politisch organisierte Arbeiter auch politisch motivierte "anspruchsvolle" Ferien machen. Etwas eindeutiger dagegen wirken solche Textstellen, die die Arbeiterbewegung selbst produzierte und die ihre Tourismusformen kritisch interpretieren. So verkennt der bereits zitierte Frister in seinen Fahrtenskizzen nicht die Härte und Anforderungen des Fabriklebens, die nur zu gern zum "unbekümmerten, hingegebenen Streifen und Genießen"[2] verleiten. Die Art seiner Zugeständnisse läßt nämlich vermuten, daß die dokumentierten Äußerungen namhafter Führer der Arbeiterbewegung[3], die lobenden Schilderungen von der "Kulturgier" und dem "Bildungshunger" der Arbeiterklasse, eher aufmunternden Charakter hatten, als einen IST-Zustand beschrieben, wie auch die sozialdemokratisch geprägte "Volksbildung" mit ihrem bewußten Kultur- und Bildungswillen zwangsläufig den Weg zur Übernahme und Internalisierung bürgerlicher Haltungen ebnete.

1. Organisationsgrad der beschäftigten Arbeiter und Angestellten

Jahr	Arbeiter/Angestellte	gewerkschaftlich organisiert
1928	18,5 Mill.	5.47
1929	17,8 "	5,74
1930	16,5 "	5,68
1931	14,4 "	5,17

zusammengestellt aus: J. Kuczynski: Zur Geschichte der Lage der Arbeiter, Bd. 5, S. 198 u. 243

2. H. Frister: Wanderungen in Südwest-Deutschland, S. 307
3. "Der Wissensdurst der Arbeiterklasse ist eine der wichtigsten Kulturerscheinungen der Jetzt-Zeit" (Rosa Luxenburg, ges. Werke, Bd. 1, Berlin 1970, S. 366) oder: " ... leidenschaftliches Bedürfnis (des Proletariats) nach einer Kunst, deren Innalt Geist vom Geiste des Sozialismus ist" (Clara Zetkin: Ausgewählte Reden und Schriften, Bd. 1, Berlin 1957, S. 501) u.a. in: J. Kuczynski: Geschichte des Alltags des deutschen Volkes, S. 238/239, Bd. 4

3. 4. Individuell organisierte Ausprägungen

Ein sehr schwieriges und kaum durch systematische Quellenforschung ergründbares Gebiet sind die individuell organisierten Reisen der Arbeiter. Keine Partei dokumentiert hier einen Veranstaltungserfolg, niemand schreibt für eine Vereinschronik, kaum ein Schriftsteller thematisiert authentisch solch kleine und unscheinbare Unternehmungen, wenn ein Arbeiter allein, mit Freunden oder mit der Familie Verwandte besucht, dort Wanderungen und Ausflüge unternimmt oder sich Touren mit Fahrrad, Motorrad, Eisenbahn oder Paddelboot zusammenstellt. Nur wenige Biographien, kleinere beiläufige Absätze in Vor- und Nachkriegsromanen geben verwertbare Hinweise, und vereinzelt auffindbare Fotografien helfen, die mehr durch Zufall entdeckten Dokumente und Beschreibungen atmosphärisch zu verdichten. Denn interessanterweise lassen sich gerade bei den selbstverwirklichten Urlaubsplänen der Arbeiter sozioökonomische, politische und kulturelle Bedürfnisumsetzungen ablesen, die theoretische Schlußfolgerungen allgemeinerer Art nachhaltiger untermauern.
In der Tradition der Handwerker, die sich ihre Meisterschaft erwanderten, standen vor dem ersten Weltkrieg, als das Reisen im europäischen Raum noch ohne große

Formalitäten möglich war, die "proletarischen Globetrotter"[1]. Sie waren Arbeiter, nicht selten vom Rande des Lumpenproletariats, die meistens allein und mit wenig Geld manchmal auch die ganze Welt bereisten. Ihre Reiseart war -wenn auch manchem nicht bewußt- dem "sozialen Wandern" verschrieben, denn ihnen mußte es zwangsläufig darauf ankommen, "... daß man das 'arbeitende Volk' als Reisender nicht nur sieht, sondern wirklich mit ihm lebt, mit ihm arbeitet oder doch in engstem Kontakt mit den Menschen aus Werkstatt und Fabrik kommt, weil man einer der ihrigen ist"[2]. Denn sie mußten oft die Transportkosten zur nächsten Reisestation vor Ort verdienen, da das Gesparte selten ausreichte. Sie bekamen dabei "naturgemäß" ganz andere Einblicke ins Volksleben als Gesellschafts- und Schnellzugreisende des bekannten Typs"[3]. Die Jahre der Arbeitslosigkeit nach dem 1. Weltkrieg engten dieses Reisen stark ein, bzw. schufen mit den Wanderungen der Arbeitslosen auf der Suche nach Erwerbsmöglichkeiten neue Berührungspunkte mit dem Arbeitertourismus.

Ein typischer "proletarischer Globetrotter" war der Facharbeiter Fritz Kummer. Er startete in den ersten Jahren des 20. Jahrhunderts seine 3-jährige Weltreise nicht wie die armen Auswanderer im Zwischendeck des

1. Der Begriff "Proletarische Globetrotter" erscheint erstmalig in Hermann Marschs gleichnamigen Artikel (Urania 1/1924-25, S. 310 - 312) "... weitgereiste Arbeiter, die periodisch das Ausland aufsuchten", aus "Bildungsdrang und Wißbegierde", "Sehnsucht nach der Ferne" oder auch aus "wirtschaftlicher Bedrängnis" und stets mit "tiefster Ebbe" in der Reisekasse, S. 310
2. Otto Jenssen: Soziales Wandern, S. 54
3. Hermann Marsch: Proletarische Globetrotter, S. 310 - 312

Dampfers "Fidelio" nach den USA, sondern als Kajütenpassagier in der 2. Klasse[1]. Als Metalifacharbeiter fand er überall Arbeit und konnte sich in den fremden Ländern auch von dem ernähren, was er verdiente und ersparte, ohne auf die Gastfreundschaft fremder Menschen angewiesen zu sein. Kummers Absicht war es, die politischen und wirtschaftlichen Verhältnisse der Länder zu studieren. Er bereitete seine Reise vor, wußte, was er sehen und wovon er etwas mitbekommen wollte: "An den Reisehandbüchern hat der bürgerliche Reisende ohne Zweifel eine gute Stütze, für den Arbeiter aber ist ihr Nutzen gering. Sie beschreiben eine Welt, woran der Proletarier wenig teilhaben kann. Die darin vor Hotelnamen angebrachten Sternchen sind für den einen eine Einladung, für den anderen ein Warnungszeichen; der Reiche buchstabiert sie: preiswürdig, der Arme aber: unbezahlbar. Die Reisewege des Wohlhabenden sind nicht die des Proletariats"[2]. Ähnlich bereitete Max Hodann in den 20er Jahren seine Globetrotter-Reise mit Zelt und Rucksack nach Nordafrika vor. In seiner Artikelserie in der Zeitschrift Urania -unter der Rubrik "Soziales Wandern"- gibt er ausgiebig Hinweise für eine gezielte Vorbereitung ähnlicher Touren.

1. Fritz Kummer: Eines Arbeiters Weltreise, S. 9
2. Ebd., S. 19

"Dazu kommt für uns, die wir ja nicht als 'Vergnügungsreisende' uns mit den Angaben des Baedeker begnügen können, die Notwendigkeit hinzu, über die ökonomischen Verhältnisse fremder Länder etwas zu wissen, worauf zu achten, was zu studieren, wonach zu fragen ist. Hierzu grundsätzlich: Es ist allen jüngeren Freunden zu raten, bevor sie ins Ausland gehen, sich in Deutschland umzutun und das Fragen zu lernen. Es ist ungemein wichtig, was und wie und wen man frägt, wann man etwa einen Betrieb besichtigt oder etwas über die Lebensweise der Familien in Erfahrung bringen will. Wenn man nicht Gefahr laufen will, ganz zufällige und unmaßgebliche Eindrücke zu sammeln, so wird man, wo es auch sei, die Erlebnisse persönlicher Gespräche mit den Äußerungen der Presse vergleichen müssen, man wird, um die Interessenlage der Bevölkerung kennenzulernen, die Reklame und die Ladenauslagen studieren, man wird im Hinblick auf die Lebenslage der verschiedenen Schichten ihr jeweiliges, durchschnittliches Einkommen gegen die Preise der notwendigen Waren abschätzen müssen"[1].

Um die Glaubwürdigkeit seiner geringen Reisekosten zu untermauern, berichtete Hodann auch von einer Reisebekanntschaft in Italien - " drei Hamburger Genossen von den Naturfreunden"[2]-, die bereits seit zwei Jahren den Mittelmeerraum durchwanderte.

1. Max Hodann: Mit Rucksack und Zelt nach Afrika, S. 19
2. Ebd.,

Doch diese von Fernweh und Wissensdurst beeinflußten Globetrotter-Reisen waren damals ebensowenig repräsentativ für die Arbeiterschaft wie heutige vergleichbare Unternehmungen. Üblicher, vor allem für den Arbeiter mit Familie, waren die kleineren Wochenend- und Urlaubsreisen. Sie standen, auch nachdem sich Urlaubsregelungen für die Arbeiter durchsetzten, oft in Verbindung mit übergeordneten Ereignissen. Familienfeste, Begräbnisse, Reisen ohne Rückfahrt zu besseren Arbeitsplätzen, zum Wehrdienst und anderes waren oft Anlässe, die Fahrt auszudehnen und zu einem Kurzurlaub mit oder ohne Familie zu entwickeln. Daß der Besuch von Kirmessen, die nach bäuerlicher Tradition meistens im Frühjahr und Herbst nicht nur in ländlichen Industriegemeinden stattfanden, z. B. eine solche Gelegenheit war, dokumentiert ein Artikel der Crefelder Zeitung von 1897: "Freunde und Verwandte aus anderen Gemeinden sind eingeladen auf den Tag zum Besuche, sie kommen meist am späten Vormittage, stärken sich zunächst durch einen 'Willkommen-Kaffee', machen dann einen Rundgang durch Garten und Feld, besehen den Viehstand und unterhalten sich, mit einem Wort ausgedrückt, über 'Gewerbe'; dann wird Mittag gegessen und nach dem eingenommenen folgenden Kaffee entschließt man sich zu einem Gang ins Dorf und besucht auch wohl das Festzelt oder den Tanzsaal, wo das junge Volk dem Tanzvergnügen obliegt;

abends, nach eingenommenem Mahl, wird der Heimweg oder die Heimfahrt angetreten. Summa: Die Kirmes ist die einzige Gelegenheit im Jahr, wo man sich gegenseitig besucht, alte Erinnerungen auffrischt und neue Beziehungen knüpft"[1].

Auch in späteren Jahren wurde an diesem ursprünglichen Charakter der Kirmes noch festgehalten, und da diese häufig montags oder dienstags stattfand, wurde so ein verlängertes Wochenende geschaffen. "In gewisser Weise können sie (die Kirmessen) sogar als Äquivalent zum heutigen Urlaub angesehen werden, den es vor dem ersten Weltkrieg noch nicht gab, so daß die Kirmessen mit ihren ein oder zwei freien Tagen für die Arbeiter eine besondere Bedeutung hatten"[2].

Aber auch ohne übergeordnete Ereignisse, nur durch ökonomische Erfordernisse geleitet, verbreitete sich die Urlaubsform des Verwandtenbesuchs. Diese undramatische familiäre Selbstverständlichkeit findet kaum Niederschlag in Literatur und Dokumentation und ist somit Vermutungen und Erklärungsversuchen ausgesetzt. Insofern sei hier nur kurz erwähnt, daß anzunehmen ist, daß sich dieser Besuchstourismus erst in den 20er Jahren auswuchs, und die Ziele, trotz etwas besserer Wohnverhältnisse in den Städten,

1. Crefelder Zeitung vom 13.8.1897, in STAD, Reg. Düss. 9000 zit. nach: F.J. Brüggemeier: Leben vor Ort, S. 148
2. F.J. Brüggemeier: Leben vor Ort, S. 148

doch eher die Verwandten waren, die auch "Laubenpieper" waren, also in ihren Schrebergartenlauben sommerliche Übernachtungsmöglichkeiten zur Verfügung hatten oder ganz auf dem Lande wohnten. Man belastete sich bei so einem Besuch finanziell so wenig wie möglich, intensivierte und pflegte menschliche Beziehungen, Familiensolidarität oder war auch nur froh, daß man das Bedürfnis nach Ortsveränderung noch intensiver mit kleineren Tagesausflügen, Dampferfahrten und Wanderungen in die nähere Umgebung befriedigen konnte.

Einen Besuchstourismus anderer Prägung schildert Clara Viebig[1]. Sie beschreibt die Probleme und Umstände der kurzen jährlichen "Wiederaufnahme" der "Männer" in die dörfliche Gemeinschaft, die aufgrund der Zuwanderung und Mobilität in die Städte durch ihre Arbeit vom Heimatdorf getrennt wurden. Wenn dieses Phänomen auch nur am Rande des Tourismus zu suchen ist, so zeigt doch dieser "Heimaturlaub" der Familienoberhäupter und älteren Söhne mitunter durchaus touristische Erlebnisformen.

Ein biographisches Dokument eines typischen Wochenend-Ausflugs lieferte eine 25jährige Textilarbeiterin im Jahr 1930.

1. Clara Viebig: Weiberdorf, 1982

Ihre Beschreibung einer sechstägigen Arbeitswoche anläßlich eines Verbandspreisausschreibens, in der man lieber nicht daran dachte, daß " ... irgendwo Wiesen grünen, Blumen blühen und Vögel singen, daß draußen die goldene Sonne lockt und lacht. ..."[1] weil man "... 6 Stunden lang nur Berge von Strümpfen"[2] sah, vermittelt recht eindrucksvoll das immense Urlaubsbedürfnis großer Teile der Arbeiterschaft. Sie zeigt auch, daß die Fremdbestimmung des Arbeitsalltags in der Freizeit nicht ohne weiteres nur mit organisierten Programmen und Verplanungen irgendwelcher, auch noch so nahestehender Institutionen aufzuheben war, daß selbst gewerkschaftlich engagierte Arbeitnehmer ihr Bedürfnis zur Selbstbestimmung ihrer disponiblen Zeit relativ unbekümmert und ungebunden ausleben wollten. "Aber dann kommt der Sonntag und der gehört mir, mir ganz alleine ... kaum graut der Morgen, da trägt mich schon die Bahn, zusammen mit einigen Gleichgesinnten hinaus, weit weg vom lärmenden Getriebe der Großstadt ... gibt es wohl etwas schöneres als einen Sonntagmorgen in der Natur? ... wenn dann später die Sonne am Himmel höher steigt und in der Natur das Leben erwacht, dann wandern wir bald fröhlich singend oder scherzend, bald still versonnen durch grüne Wälder, durch blumige Wiesen und wogende, reifende Felder.

1. W. Emmerich: Proletarische Lebensläufe, Bd. 2, S. 249
2. Ebd., S. 249

Um die Mittagszeit streben wir dem Flüßchen zu, daß da aus dem Tale drunten silbern heraufglänzt. Schnell entledigen wir uns der Kleider, schlüpfen in das Badetrikot und hinein geht es in die kühle Flut. Hier spüle ich mir allen Staub und alle Unrast des Alltags ab ..."[1].

Wenn auch die Diktion dieser Biographie voller verbürgerlichter Elemente ist, so erscheint es doch glaubhaft, daß solch ein Wochenende der Textilarbeiterin die Kraft gab, die "Unbill" des Alltagslebens leichter zu ertragen und sie "... beseelt" hat "... mit dem Willen, mitzuhelfen in dem großen Befreiungskampfe der arbeitenden Massen aus dem Joch ihrer Unterdrücker, bis einmal die Zeit kommt, wo es jedem arbeitenden Menschen vergönnt ist, des öfteren so köstliche Stunden zu verleben"[2].

Einen Leitfaden für längere Ausflugs- und Urlaubsfahrten lieferte der 1932 erschienene "Arbeiter-, Reise- und Wanderführer". Das redaktionelle Konzept war dem "sozialen Wandern" verschrieben. Bereits in der Einleitung fallen die "Schleier bürgerlicher Geschichtsmalerei", damit "endlich auch hier der Eindruck restlos zerstört wird, als bestände die Geschichte, die wirtschaftliche sowohl wie die politische und die kulturelle, aus einem Mosaik von Schicksalen weltlicher und geistlicher Fürsten."

1. W. Emmerich: Proletarische Lebensläufe, Bd. 2, S. 250
2. Ebd., S. 251

"Es soll endlich auch hier von Völkern, von ihren Arbeiten, von ihren Leiden und Triumphen gesprochen werden"[1]. Redaktion und Verlag wollten kein Sommerfrischen-Verzeichnis herausgeben - sie haben ein "gutes Zeugnis für das Bestreben der Arbeiter, ihren Befreiungskampf auf allen Gebieten des gesellschaftlichen Lebens selbständig, klar und konsequent zu führen", geschrieben[2]. Der Textteil lieferte dann nicht nur Adressenmaterial und Informationen über Organisationen, die in diesem Sinn für Arbeiter erschwingliche Reisen veranstalteten, sondern gab auch den "freien Akteuren" wertvolle Tips für ihre Planungen. Mit Erste-Hilfe-Regeln, Wetterkunde, Koch- und Zeltbauanleitungen, Fotovorschlägen, Fahrpreisermäßigungen und Günstigtarifen, technischen Details für Radwanderer, Listen mit Billigunterkünften und ca. 50 Reise- und Wandervorschlägen, die im In- und Ausland, zu Lande und zu Wasser, nicht "fürstengeschichtlichen Verstaubtheiten" huldigten, sondern in Wohnsiedlungen, Bahnhöfe, Fabriken, Arbeiterverwaltungen und Friedhöfe führten, wurde den reisenden Arbeitern Orientierungs- und Strukturhilfe gegeben.

Fast nach diesen Vorgaben wanderte H. Frister mit vier Genossen in den frühen 20er Jahren durch Südwestdeutschland.

1. Arbeiter-, Reise- und Wanderführer, S. 9
2. Ebd., S. 10

Allerdings spricht er sich in dem Vorspann seiner Reisebeschreibung[1] aufgrund der "harten Fron des Arbeiters" mehr für eine Synthese aus "romantischem" und "sozialem" Wandern aus. Mit seinem Konzept erlebte er die Tour "frei, ungebunden, ohne langes Vorstudium, aber doch mit wenigstens knapper vorheriger Unterrichtung über Land und Leute"[2] und einem Blick "hinter die Fassaden". Da die Gruppe als "alte Tippler" die "Kniffe der Wandertechnik" und Menschenbehandlung auf der Fahrt"[3] kannte, gelang es ihr, ohne allzu großen finanziellen Einsatz, ausgerüstet mit Zelt und Kochtopf, zur spätsommerlichen Erntezeit eine vierwöchige Fahrt trotz aller Inflationsnöte zu bestreiten. Die Wanderroute verlief auf und auch parallel zu touristisch bereits ausgetretenen Pfaden - Bergstraße, Heidelberg, Neckarbergland, Schwarzwald.

Aber gerade die Reiseform der Wanderung, die der Arbeiterklasse, allein aus finanziellen Aspekten deshalb näher sein mußte als den Bürgern, weil sie vom touristischen Konsum am weitesten entfernt war, ließ die Wandergruppe nicht nur intensiver klimatische, landschaftliche Wechsel erleben, land- und volkswirtschaftliche Veränderungen wahrnehmen, die dann mit Laienverständnis durchdiskutiert wurden.

1. H. Frister: Wanderung in Südwestdeutschland. S. 307 - 314
2. Ebd., S. 307
3. Ebd., S. 307

Sie schaffte auch mehr Möglichkeiten menschlicher Berührungs-, Kommunikationspunkte und Zufälligkeiten, die der Frister-Gruppe z. B. beim Entdecken des Robert Mayer-Denkmals in Heilbronn "... Anlaß genug waren, um in der nächsten Volksbuchhandlung Engelhardt's 'Weltbild und Weltanschauung' zu kaufen und in heißem Bemühen uns mit Mayer's Leben und Werk zu beschäftigen"[1]. Frister skizzierte seine Erlebnisse in sozialen Zusammenhängen, bemühte sich derart um eine Erhellung der Hintergründe, daß sein Text über die toten und lebendigen "Kultur-mäler" eher den Charakter einer frühen soziologischen Zeitstudie als einer Reisebeschreibung hat. Dabei stellte er aber auch fest, daß "... der aufmerksam wandernde Stadtproletarier bemerkt, daß Bauern nur selten verstehen, warum der junge Arbeiter wandert. Mir ist es selbst begegnet, daß sich die Verständnislosigkeit der gaffenden Dörfler zu der Frage verstieg: 'Wieviel Geld bekommt ihr denn für den Kilometer? (!)'. Sie ist erklärlich, wenn man die beschränkt konservative Weltanschauung des Landbesitzers auf seine Abhängigkeit von der Scholle und das Hineingeborensein in einen engen wirtschaftlich-geistigen Lebensraum zurückführt!"[2] Diese leichten Überheblichkeiten deuten nicht nur auf Fristers ausgeprägtes Klassenbewußtsein hin, sondern könnten auch ein Produkt des Wanderns allgemein gewesen sein.

1. H. Frister: Wanderung in Südwestdeutschland, S. 308
2. Ebd., S. 308

Denn die "Durchreisenden" mußten aufgrund ihrer äußeren Erscheinung, ihres kurzfristig freien ungebundenen Lebensstils nicht nur für große Teile der hauptsächlich unbeweglicheren ländlichen Bevölkerung einen fast sensationellen Charakter gehabt haben. Dem kommunikationsoffenen "sozialen Wandern", dessen eine Absicht ja der direkte Austausch mit der Bevölkerung war, wurde durch die intensiveren Berührungspunkte mit Ortsansässigen noch höhere Aufmerksamkeit zuteil, die einen diesen Verhaltenszuwendungen ungewohnten Arbeiter sich sozial distanzieren lassen und auch überheblich machen konnten.
In seinem besinnlichen Schlußsatz vereint aber Frister die Stadtproletarier und Landproletarier wieder zu "Arbeitern", die gemeinsam für das Erreichen der Ziele der Arbeiterbewegung vom Wandern profitieren können: "Unser Wandern macht den Körper straff, hart, gesund; den Geist frisch, frei, aufnahmefähig und erweitert den Gesichtskreis nach jeder Richtung hin ungemein. Darin liegt ja der erzieherische Wert des Wanderns für den klassenbewußten Arbeiter, daß es nicht zur Abkehr von Klassenkampf und Arbeiterbewegung und zum Einspinnen in romantisch-ästhetische Erlebnisschwärmerei führt, sondern, daß es Erholung bringt vom dumpfen Trott des Alltags, dem Zwang einseitig mechanisierender Arbeit, und ihn befähigt, mit neuen

körperlichen Kräften und geschärften geistigen Waffen sich einzusetzen für Klassenkampf und Sozialismus"[1].

Zu einer Urlaubsreise fast genötigt werden mußte der Holzbildhauer Wilhelm Schenck. Dem Kopf der Marbacher Sozialdemokraten war selbst im Jahr 1932 eine Urlaubsreise noch so fremd, daß er sich erst nach massivem Zuspruch seiner Familie kurzfristig von "zu Hause" erholen wollte. Zu dem Galgenhumor seiner Angehörigen, sich als Sozialdemokrat, bevor "dr Hitler dra kommt", noch ein "paar scheene Dag"[2] zu gönnen, fand Schenck noch einen handfesteren Grund. Mit der Rechnung, daß es sich mit den 25 M, die jeder Hundebesitzer damals als Abgabe zahlen mußte, im Urlaub ein paar Tage leben ließe, vertrieb er die "Anrüchigkeit" seines geplanten Luxus. Er kaufte sich für 13,60 M ein verbilligtes Rundreise-billet der Reichsbahn und fuhr damit von Stuttgart über Immendingen nach Konstanz, mit dem Schiff nach Meersburg - Friedrichshafen und wieder mit der Bahn über Ulm nach Stuttgart zurück[3]. Unterwegs konnte er die Fahrt an jeder beliebigen Station unterbrechen und seine Reisepläne realisieren. Seine Urlaubsfahrt sollte "nicht nur der Entspannung, sondern auch dazu

1. H. Frister: Wanderung in Südwestdeutschland, S. 309
2. Neckar-Post vom 26.8.1932 (Ferienbriefe)
3. Ebd.

dienen, Land und Leute kennenzulernen und zu studieren, inwieweit die Wirtschaftskrise ideelle und materielle Zerstörung angerichtet hat"[1]. Darüber berichtete er täglich in seinen "Ferienbriefen", die in einer Tageszeitung "für das werktätige Volk" erschienen. Er beschrieb die sozialen, industriellen und auch ländlichen Probleme, die geschichtlichen Sehenswürdigkeiten in ihren kulturellen Zusammenhängen und die politische Stimmung, die er auf seinen Haltepunkten und in den "Verkehrslokalen" der Arbeiter kurz vor Ausbruch des Dritten Reiches auffing.
Zu Zeitwanderern wurden verstärkt in der Zeit der Weltwirtschaftskrise viele Arbeitslose. Sie zeigten umso mehr Berührungspunkte zu Touristen, wenn sie versuchten, auf ihrer Suche nach Arbeit das Beste aus ihrer oft ausweglosen Situation zu machen. Auf ihrer "Wanderschaft" verdienten sie nur gelegentlich, meist berufsfremd und oft in der Landwirtschaft, soviel Geld, um weitere Vorhaben zu verwirklichen. Die Etappenziele waren oft touristisch beeinflußt und die Reisebekanntschaften und -begleiter weniger "Kunden"[2] als vielmehr Gleichgesinnte, an deren Erfahrungen und Wissen man partizipierte. Ein wandernder Arbeitsloser schrieb 1919[3]: "Wie oft saßen wir in der Mecklenburgischen Seenplatte in den schönsten Monaten

1. Neckar-Post vom 28.8.1932 (Ferienbriefe)
2. Der Ausdruck "Kunden" war damals geläufig für heutige Landstreicher, Penner oder Berber.
3. Kempowski-Archiv: Biographie A 55

Mai - August am Waldesrand. Er (ein Mitwanderer, d.V) sang und erzählte mir von den Opern 'Bajazzo', 'Rigoletto', 'Carmen', von den Operetten 'Zigeunerbaron', 'Graf von Luxemburg' usw. Er erzählte mir von seinen Erlebnissen aus Amerika, wo er 1 1/2 Jahre gelebt hatte. Er sprach über Literatur, alte Geschichten, erklärte mir abends den Sternenhimmel. ... Der Umgang mit diesem Menschen, die Wanderung in Gottes freier Natur in der Gegend Schwerin - Güstrow haben mich völlig umgeformt. Die Einsamkeit, verbunden mit der Natur, erleichterte mein Wandern auf meinem rauhen Lebensweg. Heute kann ich sagen, daß diese Monate damals meine Zukunft bestimmten. ... Wenn die Lebensmittel knapp wurden, arbeiteten wir wieder einige Tage bei einem Bauern und schafften wieder Vorrat."

Als Unterkünfte dienten den wandernden Arbeitssuchenden nicht selten die Hütten der Naturfreunde als "Ferienhotel ... was kann es besseres und billigeres für den arbeitslosen Proletarier geben, als hier oben Luft und Sonnenschein zu trinken und seine Glieder neu zu stärken für Fabrik und Werkstatt? Mancher bringt auch seine Familie mit herauf ..."[1].

Mehr noch aus sportlichen Motiven zum Zeitwanderer wurde 1926 der arbeitslose Werkzeugmacher Otto Bredereck. Der Naturfreund und Arbeitersportler wanderte mit vier

1. Der Kunstwart, 26. Jg. 1913 H. 19, S. 71 - 73, S. 72 zit. nach: D. Kramer: Der sanfte Tourismus, S. 72

anderen musizierend und fechtend von Berlin nach Wien, um an der Arbeiter-Olympiade teilzunehmen. 3000 kamen wie sie auf "Schusters Rappen" zu dieser riesigen Veranstaltung der Internationalen Arbeitersportbewegung[1].

Ein politisch motivierter Zeitwanderer war Karl Duve aus Hamburg-Altona. Er wurde am 1. Mai 1912 wegen sozialdemokratischer Agitation (er hatte am Mai-Feiertag die Arbeit niedergelegt) für 11 Tage ausgesperrt und nutzte diese Zeit für eine Wanderfahrt - ohne Geld natürlich[2].

Ausführliche Reisenotizen machte der kommunistische Propagandist und Organisator Willi Münzenberg, der aufgrund seiner politischen Betätigungen 1910 in die Schweiz emigrieren mußte und, nachdem er sich etwas Geld zusammengespart hatte, 1911 auf Italienreise ging[3]: "Wir saßen stundenlang im Forum Romanum und riefen uns alle Etappen der römischen Geschichte in Erinnerung, die einer von uns gelesen hatte. Wir walzten durch die Via Appia, lagen faul in der Campagna und träumten von den Taten, die wir später vollbringen wollten. Von den unermeßlichen Kunstschätzen, die römische und später päpstliche Gewalthaber zusammengeschleppt und besonders im Vatikan aufgespeichert haben, hat uns nichts so gepackt und

1. Lebenserinnerung von Otto Bredereck, Kopie aus Archiv Dieter Kramer, Marburg
2. D. Kramer: Der sanfte Tourismus, S. 66
3. W. Münzenberg: Die dritte Front, autobiographische Aufzeichnungen, Berlin 1931, Neudruck Frankfurt/M. 1972, S. 80/81, zit. nach: D. Kramer: Freizeit, S. 177/178

erschüttert, wie das gewaltige Gemälde des 'Jüngsten Gerichts' und die Deckengemälde der Sixtinischen Kapelle von Michelangelo. Wir trieben uns in den Katakomben herum und kletterten in die Kuppel der Peterskirche. Wir standen erschüttert auf der Steinplatte, die an die Verbrennung Giordano Brunos erinnert, und schwuren, seinen Tod an allen Dunkelmännern zu rächen. Wir saßen bewundernd in der Laterankirche und merkten in unserer Schwärmerei nicht, wie uns der Photoapparat gestohlen wurde.
In Florenz beteiligten wir uns an einer Demonstration der Florenzer Jugendorganisation. Dabei wunderte es mich, daß eine ganze Anzahl von Jugendgenossen, die dort in Garnison lagen, sich in ihren Militäruniformen an der Demonstration beteiligten, ich erinnere mich an Deutschland, wo Soldaten, nur weil sie Arbeiterzeitungen lasen, bestraft wurden. Mit einigen Jugendgenossen fand nach der Demonstration ein Ausflug nach dem herrlich gelegenen Fiesole statt, abends marschierten wir Arm in Arm mit den Genossen in Uniform unter dem Gesang der Internationale und mit roten Fahnen nach Florenz zurück. Den Aufenthalt in Venedig mußten wir verkürzen, unsere Gelder waren trotz der größten Sparsamkeit und trotzdem wir ständig von der Gastfreundschaft der italienischen Jugendgenossen

lebten, zu Ende. Wir fuhren von Venedig über Verona - Mailand - Gotthard und völlig ausgehungert und sonnenverbrannt, aber unendlich reich an Eindrücken und Erlebnissen vom Besuch dieses Wunderlandes nach Zürich zurück." Münzenbergs Aufzeichnungen zeigen am eindruckvollsten, wie Erlebnis- und Erkenntnisintensität selbst in einer Form von Reisen zu finden sind, die in erster Linie durch wirtschaftliche Not, politische Repressalien und andere, oft ausweglose Lebensumstände geprägt war. Münzenberg "erlebte" Kultur so stark, eignete sich Geschichte so intensiv an, daß selbst ein im 16. Jahrhundert verbrannter Ketzer und Renaissance-Philosoph ihn noch Rache schwören lassen konnte. Er setzte sich bewußt mit der Geschichte und Kultur auseinander, er schauderte nicht ehrfürchtig vor dem "Jüngsten Gericht", sondern bemühte sich um eine Erhellung der Hintergründe, um selbst werten zu können, um sie als Produkte zu begreifen, die ihre Entstehung gesamtgesellschaftlichen Einwirkungen verdanken und betrachtete Kulturgeschichte vom Standpunkt seiner Klasse aus.
Dieses engagierte Reisen um seiner selbst willen, die offene, kritische Anteilnahme an Natur und Kultur, ist z. B. auch der wesentlichste Unterschied zu den Vagabunden und Tippelbrüdern.

Denn die Landstreicher der späten 20er Jahre waren nicht mehr nur Opfer des Kapitals oder Objekte der Sozialfürsorge, die der Hunger auf die Straße trieb, sondern teilweise Vorkämpfer einer radikalen seelischen und materiellen Erneuerung der Welt. Ihre Brüderschaft wurde gefestigt durch die Vagabunden Zeit- und Streitschrift "Der Kunde"[1], die seit dem Frühjahr 1927 immer öfter auf Stempelstellen, Arbeitsämtern, in Pennen und Asylen auslag und die Landstreicher und Tippelbrüder zu integrieren versuchte. "Kunden", wie Gregor Gog, Hans Tombrock oder Gustav Brügel, die u.a. auch maßgeblich an der Organisation des Internationalen Vagabundenkongresses Pfingsten 1929 in Stuttgart beteiligt waren, gaben dieser Bewegung eine politische und fast philosophisch-utopische Dimension. Das gesellschaftskritische, revolutionäre Motiv, "... die Vagabunden zu organisieren, um sie in eine Reservearmee des kämpferischen Proletariats zu verwandeln"[2] hatte aber ebensowenig Berührungspunkte zum Tourismus wie die Vision und Forderung: "Der Kunde als umherschweifender Rebell, als revolutionärer Wanderprediger der Brüderlichkeit in Pennen und Asylen Europas"[3].

1. Die Zeitschrift wurde 1931 in "Der Vagabund" umbenannt.
2. Sergey Tretjakow: Menschen eines Scheiterhaufens, S. 331
3. K. Trappmann: Landstraße, Kunden, Vagabunden, S. 26

Trotz gewisser Ähnlichkeiten des "Tippelns" mit dem sozialen Wandern und vor allem mit dem Zeitwandern ist diese Bewegung selbst mit Einschränkungen nur noch als touristisches Randgebiet zu bezeichnen. Und selbst bis zur Zerschlagung der traditionsreichen Kultur der Landstraße durch das Dritte Reich hat sich diese Bewegung eher Nomaden und Zigeunern verbunden gefühlt, als irgendwelchen Formen der organisierten Arbeiterbewegung oder gar touristischen Initiativen.

Einen ähnlichen Stellenwert im Feld des Arbeiter-Tourismus haben die wandernden Handwerker und Gesellen. Ihre "Walz" diente weder Erholung noch Vergnügen, sondern der Erwanderung der Meisterschaft und somit im weiteren Sinne genauso dem Berufsleben, dem Lebenserwerb oder auch der Geldbeschaffung, wie teilweise bei den Zeitwanderern und den Vagabunden. Es gab aber auch Handwerker, die den Übergang von den traditionellen Gewerbeformen in das Zeitalter der Industrie nicht bruchlos schafften oder auch schaffen wollten. Die Arbeitsbedingungen in den Maschinensälen und die Suche nach Arbeit brachte sie auf die "Walz", oft mit der Absicht, "mehr zu wandern als zu arbeiten"[1]. Die Vorsprache nach Arbeit bei den Meistern hatte dann nur noch Pro-forma-Charakter.

1. Wilhelm Keil: Erlebnisse eines Sozialdemokraten, S. 171

Man war froh, wenn man "fremd" blieb und sein "Zeichen" -die übliche Wegzehrung- erhielt, die zusammen mit den Unterstützungsgeldern des Verbandes bzw. der Gewerkschaft von den örtlichen Zahlstellen gerade eben ein Auskommen sicherte. "Da mit dem Vorsprechen zugleich zunftgerecht die Frage gestellt war, ob Arbeitsgelegenheit vorhanden sei, gab uns der Meister sofort die Antwort. Sie lautete, wie erhofft, es sei keine vorhanden. Wohl aber verabreichte der Meister jedem 10 Pfennig, das übliche 'Geschenk'. Damit war der Zweck unseres Vorsprechens erreicht. Als Handwerksburschen hatten wir den ersten Erfolg zu verzeichnen"[1]. Daß diese Form von Wanderschaft in die Nähe von Tourismus rückt, dokumentieren auch die Wanderabsichten von zwei Kunstschmieden: "Wir waren beide mit Skizzenbüchern ausgerüstet und hatten vorher gemeinsam einen Wanderplan mit dem Ziel aufgestellt, schöne Gegenden und alte Städte zu besuchen ..."[2]. Hilfreich bei dieser lockeren Art von Gesellenwandern war das 1898 in der dritten Auflage erschienene "Reise-Handbuch für wandernde Arbeiter". Um das Format wegen der Handlichkeit, den Preis wegen der Anschaffbarkeit möglichst klein zu halten, verzichteten die Herausgeber auf die Beschreibung von Sehenswürdigkeiten.

1. Wilhelm Keil: Erlebnisse eines Sozialdemokraten, S. 168
2. Julius Schramm: Mein Leben als Kunstschmied, S. 173

"Über diese Dinge kann sich jeder am betreffenden Orte, auf Herbergen und bei Kollegen leicht informiren"[1]. Vielmehr sollten die Entfernungstabellen und die knappen Informationen über Einwohnerzahlen, Industrie- und Handwerksansiedlungen das Planen von Touren und die Berechnung von Unterstützungsgeldern erleichtern. Denn gerade letzteres veranlaßte J. Scherm zur Herausgabe, aufgrund der "... üblen Erfahrungen, welche er in seiner früheren Eigenschaft als Reiseunterstützungs-Auszahler des Deutschen Metallarbeiter-Verbands ..."[2] gemacht hatte. Ebenso in der touristischen Randzone können jene Berufsgruppen angesiedelt werden, bei denen Wandern und Reisen eine unabdingbare Voraussetzung zur Geldbeschaffung war. Hier konnte es manchmal ebenso Berührungspunkte mit Tourismus geben, wie mitunter auch Wallfahrten zu "vergnüglichen Wanderfahrten"[3] werden konnten. Zu diesen Berufsgruppen zählten die Wanderhändler, Wandermusikanten und Kollektensammler, die, im Gegensatz zu heutigen Wandergewerben, durchaus in hohem Ansehen stehen konnten und damals die wichtige Funktion besaßen, Nachrichten und Informationen, aber auch Geschichten und Lieder zu übermitteln.

1. Scherm's Reise-Handbuch für wandernde Arbeiter, S. IV
2. Ebd., S. III
3. Die Wallfahrten seiner Kindheit schildert der Textilarbeiter Peter Trimborn, geb. 1881, als "vergnügliche Wanderfahrten". Vgl. Günter Bers (Hg., Arbeiterjugend im Rheinland, Wentorf bei Hamburg 1978): Die Arbeiterbewegung in den Rheinlanden, Nr. 8, S. 58

Während so hauptsächlich die jüngeren Arbeiter wandernd und zeltend durch die Gegend streiften, die etwas besser gestellten mit Fahrrad oder Paddelboot[1] auf "große Fahrt" gingen, Familien es sich gerade leisten konnten, mit dem Zug ein paar Tage zu Verwandten zu fahren, andere aufgrund ihrer Arbeitslosigkeit oder ihrer Berufszugehörigkeit mehr oder weniger zu Wanderern wurden, waren die Bürger bereits weitaus emanzipiertere Touristen. Sie bedienten sich bis zum Jahr 1933 nicht nur einer schon großen Anzahl von Reisebüros, die häufig und gern Gesellschaftsreisen nach Übersee und bis in den Orient zusammenstellten, sondern verfügten bei ihren selbst organisierten Urlaubsvorhaben auch teilweise durch den Besitz des Autos über Verkehrsmittel, die, kombiniert mit bürgerlichem Haushaltsbudget, Reisen gestatteten, die mit Sicherheit bequemer, komfortabler, an mehr touristischen Attraktionen vorbeiführten und in der großen Welt und Tourismusgeschichte auch größere Maßstäbe setzten. Aber dennoch erscheint dieses Reisen ereignisloser, ärmer, nicht so bildend, verbindend und nachhaltig, wie die fast zarten, aber dennoch wohlstrukturierten Versuche vieler Arbeiter, sich mit Organisationen, Initiativen oder ohne planerische Hilfe touristisch zu emanzipieren.

1. Urania, Heft 8, Mai 1926, Jg. 1926/27
ebd., Heft 1, Okt. 1926, Jg. 26/27 - Reisebeschreibungen über Flußwandern im "Klepper-Wanderzweier" Faltboot, die unter der Rubrik "Soziales Wandern" in der Zeitschrift Urania Anregungen und Reisetips gaben (mit großem pädagogischen Aufforderungscharakter).

Es darf aber nicht verkannt werden, daß sicher ebensovielen Arbeitern die Inhalte sozialen oder proletarischen Wanderns auch unbekannt waren, daß die quasi-politischen Motive, die sich aus fast jeder Veröffentlichung herauslesen lassen, sich nur deshalb wie ein roter Faden durch den Arbeitertourismus ziehen, weil sie dem Arbeiterurlaub eine wichtige, publikationswirksame Dimension gaben. Ihr Niederschlag in Dokumenten, Biographien und Berichten prägt vordergründig den Arbeitertourismus und setzt die Wertmaßstäbe, die die vielen undramatischen touristischen Erlebnisformen, die sich an schlichter aber verständlicher Entspannung, Erholung und unpolitischem Vergnügen orientierten, in ihren Schatten stellten.

C. Die Diffusionsphase des Arbeitertourismus

C.1. Arbeiter und Tourismus während der NS-Zeit

1. Das System der KDF-Organisation

Die Diffusionsphase des Arbeitertourismus wurde am 2. Mai 1933 um 10.00 Uhr vormittags eingeleitet[1], als die Gleichschaltungsaktion der Nationalsozialisten gegen die freien Gewerkschaften anlief.

1. Willy Müller: Das soziale Leben im neuen Deutschland, S. 51

Diese Liquidierungsaktion wurde so minuziös ausgeführt, daß im gesamten Reich die Gewerkschaftshäuser besetzt, die Akten und Gelder beschlagnahmt und die Gewerkschaftsfunktionäre verhaftet wurden. Die Arbeit der Gewerkschaften und die Aufgaben der vielen Freizeitorganisationen, die bis herab zum Schachverein kurz darauf ebenfalls gleichgeschaltet oder eliminiert wurden, übernahm die Deutsche Arbeitsfront (DAF) als "... Organisation der schaffenden Deutschen, der Stirn und der Faust"[1]. Eingegliedert in diese allgegenwärtige Pseudo-Gewerkschaft war die NS-Gemeinschaft "Kraft-durch-Freude (KDF)", die sich auch fortan ihre Monopolstellung im Freizeitbereich sicherte[2]. Für den Bereich Tourismus war das Unteramt "Reisen, Wandern, Urlaub (RWU)" verantwortlich, das aufgrund des Bekanntheitsgrades seiner Aktivitäten im Organisationsgefüge so dominierte, daß das Synonym "KDF-Reisen" allgemein Verwendung fand. Anlaß für den Aufbau dieser Organisation war ein Befehl Hitlers: "Ich will, daß dem deutschen Arbeiter ein ausreichender Urlaub gewährt wird und daß alles geschieht, um ihm diesen Urlaub sowie seine übrige Freizeit zu einer wahren Erholung werden zu lassen. Ich wünsche das, weil ich ein nervenstarkes Volk will, denn nur allein mit einem Volk, das seine Nerven behält, kann man wahrhaft

1. § 1 der Verordnung Hitlers über die DAF vom 24.10.1934
2. Es wurde selbst allen Reichsbetriebsgemeinschaften und dem Amt für Berufserziehung verboten, in der Freizeitgestaltung tätig zu werden. Vgl. Amtliches Nachrichtenblatt, Folge 8/1935, Anordnung 7/35, zit. Buchholz 1976, S.110

große Politik machen"[1]. Daß es sich bei diesem Arbeiterurlaub aber nicht -denn nur dieses würde eine ausführliche Auseinandersetzung mit dieser Zeitphase rechtfertigen- um eine Fortführung bzw., wie öffentlich propagiert wurde, um eine qualitative Verbesserung oder auch erst Einhaltung früherer "leerer" Versprechungen der Arbeiterbewegung[2] handelte, zeigen das System, die Inhalte, die Arbeitspraktiken und Ziele dieser faschistischen Freizeitorganisation. Die geschichtliche Entwicklung Deutschlands nach dem 1. Weltkrieg, die Wirtschaftskrisen und die permanent ausgetragenen sozialen Konflikte bilden den Hintergrund für das Hauptanliegen der Nationalsozialisten nach deren Machtübernahme 1933. Sie wollten eine nach innen wie nach außen starke deutsche Nation schaffen. Hierzu gehörten ebenso eine wirtschaftliche Vorrangstellung, eine mit besten Waffen ausgerüstete Armee, ein starker "Volkskörper", wie auch die Indoktrination des deutschen Volkes mit der nationalsozialistischen Weltanschauung. "Unsere Weltanschauung durchdringt alle Gebiete des Lebens, sie ist total"[3]. Dieser Totalitätsanspruch, der jeden Lebensbereich zu durchdringen hatte, war notwendig, denn nur eine totalitäre Weltanschauung konnte die angestrebte

1. Robert Ley: Deutschland ist schöner geworden, S. 91
2. Horst Dressler/Andreß: Die Freizeitgestaltung in Deutschland, S. 6 und auch: Hans Bialas: Deutsche Arbeiter fahren nach Madeira, S. 180
3. Schulungsunterlage Nr. 39, Totale Weltanschauung, S. 2, zit. Buchholz, 1976, S. 107

Einheitlichkeit in Handeln und Denken produzieren, um eine "gesunde Volksgemeinschaft" zu stärken. Für eine so totale Erfassung aller menschlichen Lebensbereiche und der Menschen selber stand die totale Organisation der Partei[1], der NSDAP, die mit ihrem engmäschigen Netz die Menschen erfaßte, kontrollierte und mit der KDF-Organisation ihr Dasein bis in den Feierabend gestaltete. Der Totalitätsanspruch in der Freizeitgestaltung wurde hergestellt durch die Eingliederung oder Zerschlagung aller bereits bestehenden Freizeitorganisationen und partikularen Intressen dienenden Gemeinschaften. Damit hatte die auf das entstandene Vakuum gepfropfte nationalsozialistische Gemeinschaft KDF eine unleugbare Monopolstellung im Freizeitbereich. Mit Verfügungsrechten über Eisenbahnen, Schiffe, Verkehrsbüros, Theater und Kunst, gesellige Vereine und Sport wurde ein System aufgebaut, das dem Auftrag zur Erfassung der Menschen in ihrer Freizeit nachkommen konnte, aber vordergründig "Langeweile" und damit "dumme, hetzerische, ja letzten Endes verbrecherische Ideen und Gedanken" (R. Ley) vertreiben sollte.

1. Die alleinige Initiative der Freizeitgestaltung sollte bei der Institution liegen, "die zur totalen Führung des Menschen und Volkes zu Leistungen in der Lage und berechtigt ist, d. h., bei der politischen Führung. Eine private Organisation kann nicht in diesem totalen Sinn die Freizeitgestaltung übernehmen und nur total ist die Freizeitgestaltung sinnvoll". Aus: Ernst Schuster: Weltanschauung und Freizeitgestaltung, S. 17, Berlin 1936, in: W. Buchholz, 1976, S. 109

Die Teilnahme an KDF-Aktivitäten war grundsätzlich freiwillig[1] und an eine Mitgliedschaft gebunden. Um aber der Freizeitorganisation von Anfang an zum Durchbruch zu verhelfen, wurden alle DAF-Mitglieder -der Beitritt zur DAF war in der gewerblichen Wirtschaft obligatorisch- automatisch und beitragsfrei auch KDF-Mitglieder. Die vielen der DAF korporativ angeschlossenen Verbände, wie z. B. der NS-Lehrerbund, zahlten nur noch einen kleinen Sonderbeitrag. Durch diese Methoden und durch eine infame Propagandamaschinerie[2] war bei Kriegsbeginn fast jeder zweite Deutsche von der KDF erfaßt[3].

2. Die Aktivitäten des Unteramtes RWU

Das KDF-Amt RWU war nicht nur die dominanteste, umsatzkräftigste Abteilung mit der weitaus größten Anziehungskraft auf die Massen, sondern auch der größte Reiseveranstalter im Deutschen Reich. Dieses Amt baute sich nach und nach fast ein Monopol für Billigreisen auf.

1. Begründet war diese Freiwilligkeit in der Monopolstellung und der plausiblen Erklärung, daß Zwang noch nie Freude bereitet hat. Vgl. Willy Müller: Das soziale Leben, S. 176 Buchholz hat in seiner Untersuchung gewisse Zweifel an dieser Freiwilligkeit (S. 112 - 114)und Grünwaldt hat eindeutige Belege, die dagegen sprechen. M. Grünwaldt: Die NS-Gemeinschaft Kraft-durch-Freude, S. 12
2. Es wurden nicht nur im "Völkischen Beobachter", dem Sprachrohr der Nationalsozialisten, und in den Medien Werbekampagnen betrieben. Es wurden Freikarten verteilt, Betriebe kollektiv aufgefordert, an Programmen teilzunehmen, und dafür Leistungsabzeichen verteilt, damit hohe Teilnehmerquoten wieder propagandistisch ausgeschlachtet werden konnten. Vgl. auch: Anatol v. Hübbenet: Die NS-Gemeinschaft KDF, Aufbau und Arbeit, S. 57/58
3. H. Spode: Der deutsche Arbeiter reist, S. 302

Konkurrierende Veranstalter wurden eingegliedert, durch Niedrigpreispolitik überrannt, durch Preisdiktat gefügig gemacht[1] oder mit der Finanzgewalt der DAF und der terroristischen Staatsgewalt in die Knie oder zu höher qualifizierten Reiseprogrammen gezwungen[2]. Unter dem Motto: "Der deutsche Arbeiter reist" "... sollte jeder deutsche Arbeiter -möglichst mit seiner Familie- einmal im Jahr 10 Tage auf Urlaub fahren dürfen"[3].

Zielgruppe waren in erster Linie die Teile der Arbeiterschaft, die weniger als 250 RM monatlich verdienten, denn "im neuen Deutschland ist jetzt Reisen nicht mehr eine Angelegenheit einer bevorzugten Klasse, sondern auch dem wirtschaftlich schwachen Volksgenossen ist heute die Möglichkeit gegeben, den Urlaub in einer Form zu verbringen, die ihm das Bewußtsein gibt, kein Knecht mehr der Gesellschaft zu sein, sondern gleichwertiges Mitglied der Volksgemeinschaft"[4].

Um den Zugang zu den KDF-Reisen, die erheblich billiger als Privatreisen waren, noch weiter zu öffnen, übernahm man im wesentlichen das schon bekannte Reisesparen.

1. Obwohl bereits 1930/31 der Übernachtungs- und Verpflegungssatz im Fremdenverkehrsgewerbe durchschnittlich 7,27 M betrug, kalkulierte die KDF-Organisation mit 2,50 RM/Tag, vgl. H. Spode: Der deutsche Arbeiter reist, S. 288 und S. 298 Anmerkung 84
2. Ab 1936 waren Sammelreisen, die nur wegen eines Preisnachlasses veranstaltet wurden, verboten, in: H. Spode: Der deutsche Arbeiter reist, S. 301, Anmerkung 92
3. Bodo Lafferentz: Urlaub und Erholung, S. 374
4. E. Moes: Aufbau und Leistungen der nationalsozialisten Gemeinschaft "KDF" in: Deutsches Arbeitsrecht 4 (1936), S. 287, zit. in: Spode: Der deutsche Arbeiter reist, S. 294

Die einzige Modifizierung war die Finanzierung von Gratisreisen für besonders Bedürftige über die Zinsen der angesparten Reisegelder. Es wurden Betriebe aufgefordert, Reisekassen einzurichten, um mit freiwilligen Beiträgen der Belegschaft und der Unternehmer ebenfalls Freifahrten zu finanzieren, und Unternehmer animiert, Reisegutscheine zu bestimmten Anlässen an "verdiente" Arbeiter zu verschenken. Der "KDF-Schrank" in einigen Betrieben lieferte leihweise kostenlos die notwendigen Reiseutensilien wie Koffer, Taschen, Fotoapparate und Ferngläser. Nach dem 15. März 1935 erhielten zudem alle in öffentlichen Verwaltungen beschäftigten Arbeiter einen Zuschuß von 1 RM pro Tag bis max. 10 RM vom Reichsfinanzministerium[1]. Da die Reiseteilnehmer nach Ansicht der Organisatoren "über keinerlei Reiseerfahrung verfügten"[2], war in allen KDF-Reiseprogrammen diese Verhaltensvorschrift abgedruckt: "Um einen reibungslosen Verlauf der Fahrt zu gewährleisten, muß ich Disziplin halten. Ich bin als Teilnehmer einer Urlaubsfahrt der nationalsozialistischen Gemeinschaft 'KDF' Repräsentant

1. Vgl. W. Buchholz: Die nationalsozialistische Gemeinschaft KDF, S. 160 - 163
2. A. v. Hübbenet: Die nationalsozialistische Gemeinschaft KDF, S. 48

des deutschen Arbeitertums und habe als solcher nationalsozialistisch, d. h., vorbildlich zu handeln. Ich habe Gemeinschaftsgeist zu pflegen, mich kamaradschaftlich zu verhalten und den Anordnungen des Reiseleiters unbedingt Folge zu leisten. Ich weiß, daß Teilnehmer, die das Ansehen dieses großen Gemeinschaftswerkes durch ihr Verhalten schädigen oder gefährden, ohne jeden Ersatzanspruch durch den Reiseleiter von der weiteren Teilnahme an der Reise ausgeschlossen werden"[1]. Mit dem KDF-Slogan: "Urlaub ohne Sorgen" - das Vergnügen wurde vorher perfekt und bis ins Detail organisiert - wurde so ein bisher noch nie dagewesener staatlicher Billigtourismus inszeniert, und die Präsentation von Arbeitern als Teilnehmer an Wanderungen, Kurz- und Sonntagsfahrten, Reisen, Kreuz-, Hochsee- und Betriebsfahrten überschwenglich in den nationalsozialistischen Medien gefeiert.

Im Arbeitsbereich Wandern war neben Rad-, Wasser-, und Skiwandern das Fußwandern das Beliebteste. Generell wurde unterschieden in Sonntags- und Wochenendwandern, mehrtägige Wanderfahrten oder Wanderurlaub. Die Wochenendprogramme begannen Samstagnachmittag und führten in die nähere Umgebung der

1. Dienstanweisung I, 1936, S. 30, zit. nach Buchholz, 1976 S. 274

Heimat, mit Übernachtungskosten von 1 - 1,50 RM, inkl. Frühstück[1]. Bei den Wanderfahrten wurde mit dem Autobus bis in das Zielgebiet gefahren. Eine viertägige Fußwanderung durch den Spessart kostete 1936 z. B. 8 RM ab Würzburg, und eine Omnibus-Bergwanderfahrt nach Geigelstein 1937 ab München 3,90 RM[2]. Im etwas längeren Wanderurlaub wurde beispielsweise 7 Tage durch den Thüringer Wald gewandert (ab Würzburg 2,50 RM) oder durch den Schwäbischen Jura (ab Berlin 37,50 RM). In den Preisen eingeschlossen war die Fahrt und Halbpension mit Übernachtung. Eine Variante dazu waren die Wanderferienlager.

Auf dem Programm der ca. 50 - 60 Teilnehmer standen Wanderungen, Karten-, Kompaß-, Naturkunde und Sport. Von Würzburg aus kostete 1936 ein sechstägiges Ferienlager in der Sächsischen Schweiz 32 RM. Die Teilnehmerzahlen bei diesen Wanderprogrammen steigerten sich -hauptsächlich bis 1937- lawinenartig. Von ca. 100 000 Wanderern im Jahr 1934 katapultierten die Zahlen über 400 000 im Jahr 1935 auf knapp über 1 Mill. 1936 und 1,6 Mill. bzw. 1,9 Mill. in den Jahren 1937 und 1938[3]. Die Kurz- und Sonderfahrten dauerten maximal 3 Tage. Typische Angebote waren "Blütenfahrt an den Bodensee", Bahnfahrt, Mittagessen und Seerundfahrt für 7,90 RM ab München,

1. Vgl. W. Buchholz: Die nationalsozialistische Gemeinschaft, KDF, S. 78
2. Ebd.,
3. Vgl. H. Spode: Der deutsche Arbeiter reist, S. 295 oder genauer: 1934 - 99 408, 1935 - 403 949, 1936 - 1 065 384, 1937 - 1 605 083, 1938 - 1 937 850 in: Otto Marrenbach: (HG): Fundamente des Sieges, S. 355

Dampferfahrt auf der Donau, ab München 7,80 RM, oder ein Wochenende im Riesengebirge, Fahrt ab Berlin, Übernachtung mit Vollpension 13 RM. Die Teilnehmerzahlenentwicklung stellte selbst den Erfolg der Wanderprogramme in den Schatten: Die Zahlen schnellten von 1,8 Mill. im Jahr 1934 über bereits 4,8 Mill. im Jahr 1935, 6,2 Mill. 1936 auf 6,8 Mill. 1937[1].

Die mehrtägigen Urlaubsfahrten waren entweder Landreisen ins In- oder Ausland, Omnibusfahrten oder Winter(Ski)-Reisen. Die inländischen Landreisen dauerten zwischen 7 und 14 Tage und konnten ihr Ziel z. B. im Thüringer Wald (7 Tage ab Dresden/Leipzig - 24,50 RM),am Rhein (10 Tage ab Augsburg - 41,50 RM) oder auch am Tegernsee (14 Tage ab Würzburg - 54 RM) haben, alles inklusive[2].

Ähnlich strukturiert waren die Omnibusreisen, nur hatten sie eben Rundfahrtcharakter. Bei den Winterreisen kostete 1936 eine 7tägige Fahrt in das Riesengebirge ab Dresden/Leipzig 37,50 RM und 8 Tage in den Schwarzwald ab Würzburg 39,50 RM[3]. Die Auslandsreisen des Amtes RWU begannen erst im Jahre 1938, als das Austauschabkommen mit der italienischen Freizeitorganisation "Dopolavoro" in Kraft trat und auch Österreich besetzt wurde.

1. Vgl. H. Spode: Der deutsche Arbeiter reist, S. 295
2. W. Buchholz: Die nationalsozialistische Gemeinschaft KDF, S. 275
3. Ebd., S. 276

Italienische Reiseziele waren die Riviera und der Gardasee. In Österreich, das damals als Inland galt, wurden die Bundesländer Tirol, Kärnten, Steiermark, speziell die Zielgebiete Salzkammergut, Wachau, Karawanken, Gailtal, Drautal, Hohe Tauern, Kremstal und der Pongau angefahren. Ab 1938 sollten Dalmatien und ab 1939 auch das Schwarze Meer in das Programm aufgenommen werden[1]. Ein weiterer Plan, der allerdings nicht mehr realisiert werden konnte, war der Bau von KDF-Seebädern. Im "Bad der 20 000" auf der Insel Rügen sollten nur Arbeiter mit ihren Familien Urlaub machen, da die sonstigen Erholungsreisen der NS-Gemeinschaft KDF Familienferien nicht zuließen. Ein 7tägiger Aufenthalt hätte ungefähr 20 RM kosten sollen. Das Fassungsvermögen dieses Seebades war auf 20 000 Menschen kalkuliert, so daß von Mai bis September ca. 350 000 Deutsche hätten beherbergt werden können. Selbst eingefleischten Nationalsozialisten kamen bei diesem Projekt und dem geplanten Massenbetrieb Zweifel, weil hier aus "einem sozialen Gedanken der Unsinn Wirklichkeit wurde"[2]. Etwas gemäßigter,aber dennoch beeindruckend, stellten sich die Teilnehmerquoten dar. 1934 nahmen 400 000 Deutsche an den Urlaubsfahrten der KDF teil, 1935 stieg

1. W. Buchholz: Die nationalsozialistische Gemeinschaft KDF, S. 276
2. Serge Lang, Ernst v. Schenk: Porträt, S. 172 in: W. Buchholz, 1976, S. 284

der Zustrom auf 1 Mill. und bis 1936, 1937 und 1938 auf 1,3 Mill. bzw. 1,4 Mill. und 1,5 Mill.[1].

Als "Künder und Symbol des Sozialismus" fuhr die KDF-Flotte durch die Meere. Ihre Ziele waren die Fjorde Norwegens, die Südküste Englands, die Ostsee-Staaten, Portugal, Italien, Afrika, Griechenland, Jugoslawien und die Kanarischen Inseln. Es gab Reisemöglichkeiten von 7 Tagen Norwegen-Urlaub, (ab Würzburg 59,50 RM) bis zu 12tägigen Italien- oder Madeira-Kreuzfahrten für 63 RM - 155 RM, inklusiv aller Nebenkosten[2].

Die KDF-Flotte -"12 prächtige weiße Schiffe"[3]- bestand bis Kriegsbeginn aus zwei eigenen, ohne Komfortklassen gebauten, und gecharterten Schiffen[4], die alle an Ausstattung und technischem Standard anderen Luxusdampfern ziemlich ebenbürtig waren. Der konkurrenzlos niedrige Preis -die Kreuzfahrten des norddeutschen Lloyds begannen erst ab 250 RM[5] - konnte nur durch die Belegung mit fast dreifacher Passagierzahl gehalten werden[6].

1. H. Spode: Der deutsche Arbeiter reist, S. 295
2. W. Buchholz: Die nationalsozialistische Gemeinschaft KDF, S. 277
3. Hans-Peter Bleuel: Das saubere Reich, S. 15, zit. nach Buchholz, 1976, S. 81
4. Die Schiffe "Wilhelm Gustloff" und die "Robert Ley" wurden eigens für die KDF gebaut.
5. Der Angriff, 30.5.1935, zit. nach W. Buchholz, 1976, S. 159
6. H. Spode: Der deutsche Arbeiter reist, S. 298

Alle KDF-Schiffe waren zusätzlich mit einer Lautsprecheranlage ausgestattet, "um der Stimme des Führers Eingang auch in das Ohr des letzten deutschen Arbeiters zu verschaffen"[1].

Auch wenn die Teilnahmezahlen nicht mehr ganz so beeindrucken, so sind die Kreuz- und Hochseefahrten durch das Amt RWU eindeutig entprivilegisiert worden. Die 60 000 Teilnehmer im Jahr 1934 verdoppelten sich 1935 und stiegen bis 1939 langsam auf ca. 140 000 an[2]. Die KDF-Flotte soll bis Kriegsausbruch mehr als das Doppelte an Passagieren befördert haben als alle deutschen Reedereien auf ihren Gesellschaftsreisen[3].

Eine Sonderaufgabe nahm das Amt RWU ab 1934 mit dem Organisieren von Betriebsausflügen für deutsche Unternehmen an. Sie sollten der "Pflege der Betriebsgemeinschaft" gelten und fanden meistens an den ersten Tagen nach dem 1. Mai in Form von Kurzreisen und Wanderungen statt.[4]

Auf allen KDF-Reisen fuhren Mitarbeiter des Staatssicherheitsdienstes oder der Geheimen Staatspolizei (Gestapo) mit. Sie arbeiteten eng mit den Reiseleitern zusammen, überprüften Teilnehmerlisten, bespitzelten die

1. Deutsche Arbeitskorrespondenz, 72, 25.7.1936, in: W. Buchholz, 1976, S. 283
2. H. Spode: Der deutsche Arbeiter reist, S. 291
3. O. Marrenbach: Fundamente des Sieges, S. 353
4. W. Buchholz: Die nationalsozialistische Gemeinschaft KDF, S.279/280

Reisegruppen und protokollierten "Vorkommnisse" und "Zwischenfälle". Wer für 60 RM eine Woche nach Norwegen fahren durfte, von dem erwartete die Partei Wohlverhalten oder mindestens indifferente Mitläuferschaft. Aus praktischen Gründen, die diese Form der politischen Überwachung behinderten, reduzierte man die Spitzeleien später nur noch auf Reisen an "gefährdete Grenzstellen".

Eine Kumulierung der gesamten Teilnehmerzahlen von 1934 - 1938 ergibt, daß in diesem Zeitraum ungefähr 37 000 000 Menschen mit KDF Urlaub machten. Aber können das alles vorwiegend Arbeiter, überwiegend Erwerbstätige mit weniger als 250 RM Monatsverdienst gewesen sein? Das Jahr 1937 war das reisefreudigste Jahr. Ungefähr 10 Mill. Menschen machten mit KDF Urlaub. (Sonntags-Kurzfahrten 6,8 Mill., Urlaubsfahrten 1,4 Mill., Wanderfahrten 1,6 Mill., Seereisen 0,13 Mill.) Mit der Anzahl der ungefähr 20 Mill. erwerbstätigen Arbeiter[1] läßt sich eine grobe Reiseintensität von ca. 50 % errechnen. Dieser Wert kollidiert aber aufs härteste mit der Realität der effektiven Lebensbedingungen. Eine Untersuchung des statistischen Reichsamtes von 1937

1. Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich 1941/42, S. 35

zeigte, daß von 350 befragten Arbeiter-Haushaltungen sich 87 % keine KDF-Reisen leisten konnten, die restlichen 13 % konnten jährlich nur etwa 14 RM für Ausflüge erübrigen[1]. Ähnliches bestätigen auch die Teilnehmerzahlen an den Kurz- und Sonntagsfahrten, die fast 4/5 der gesamten KDF-Reisenden ausmachten. Dies ist keine qualitative Neuerung im touristischen Verhalten der Arbeiter. Das restliche Fünftel, die ca. 7 Mill. Teilnehmer an den Urlaubsfahrten zu Lande und zu Wasser, aber motivierte wahrscheinlich H.J. Knebel und auch W. Buchholz zu Feststellungen wie: Durch KDF ist dem Arbeiter der "Zugang zum bürgerlichen Freizeitmarkt geöffnet worden", daß der Anspruch auf eine Urlaubsreise "in den Umkreis der Selbstverständlichkeit"[2] gerückt sei und "die Partizipation des Arbeiters an einer exklusiv-bürgerlichen Freizeitgestaltung"[3] bestätigt werden kann. Hasso Spode versuchte sich dem Problem des Arbeiteranteils an den KDF-Reisen z. B. auch über die von den einzelnen Gauämtern veröffentlichten Berufs- und Einkommensverteilungen in einigen Urlaubszügen zu nähern. Diese Auflistungen waren für damalige Leser leicht nachprüfbar und können somit als relativ zuverlässig gelten.

1. Wirtschaft und Statistik, 19 (1939), S. 123, zit. nach H. Spode: Der deutsche Arbeiter reist, S. 302
2. Hans-Joachim Knebel: Soziologische Strukturwandlungen im modernen Tourismus, S. 64
3. W. Buchholz: Die nationalsozialistische Gemeinschaft KDF, S. 139

Zusammenfassend nimmt er an, daß "jeder 4. bis jeder 3. Teilnehmer an den KDF-Reisen Arbeiter war"[1]. "Bezogen auf die Gesamtzahl der Arbeiter kann nur angegeben werden, daß in den 6 Jahren der Tätigkeit des Amtes RWU weniger als 15 %, aber sicherlich mehr als 3 % aller Arbeiter mit 'KDF' in Urlaub gefahren waren"[2]. Fest steht für ihn außerdem, daß im reisefreudigsten Jahr 1937 "ganze 2 - 3 % der Arbeiter in den Genuß einer KDF-Reise kamen"[3]. Selbst Buchholz errechnete aufgrund von Spitzelberichten bei den Seereisen nur einen Arbeiteranteil von 17 %, der aber mit Zunahme der Reisekilometer immer mehr Alibifunktionen erfüllte. Daß Buchholz errechneter Anteil der Seereisenden an den Gesamtarbeitern sogar nur 0,66 % beträgt, ist mehr als verwunderlich[4]. Genausowenig kann man die Deutschen als "Volk der Seefahrer" feiern, wie dies von den nationalsozialistischen Machthabern überschwenglich betrieben wurde. Der deutsche Arbeiter reiste, er reiste mehr als in der Weimarer Zeit, aber er emanzipierte sich weder touristisch, noch durchbrach er bürgerliche Privilegien.

1. H. Spode: Der deutsche Arbeiter reist, S. 302
2. Ebd., S. 305
3. Ebd., S. 305
4. W. Buchholz: Die nationalsozialistische Gemeinschaft, KDF, S. 364

Seine Partizipation an bürgerlich-exklusiver Freizeitgestaltung war verschwindend gering, die feierlich wirksame Präsentation dieser Minderheiten rückte jedoch exklusive Urlaubsreisen für die Masse zumindest in den Bereich des Möglichen. In der "Einrichtung für den deutschen Arbeiter" aber erholten sich überwiegend der Mittelstand und die Parteiarbeiter.

3. Ziele des Arbeitertourismus im Dritten Reich

Das Ziel der nationalsozialistischen Freizeitpolitik war in erster Linie, die "vaterlandslosen Gesellen", die Arbeiter, für das neue Regime zu gewinnen, sie in den nationalsozialistischen Gesellschaftsaufbau zu integrieren, ihren Leistungswillen zu stärken und mit dem Erhalten des sozialen Friedens die faschistische Herrschaft zu stabilisieren. Die Nationalsozialisten glaubten, daß die Menschen während ihres Urlaubs "für den großen Gemeinschaftsgedanken" besonders aufnahmefähig waren[1]. Deshalb wurden die Urlaubsreisen, vor allem die Urlaubsgemeinschaft, in den Dienst der "Volksgemeinschaftswerdung" gestellt.

1. Bodo Lafferentz: Urlaub und Erholung, S. 368

"Wir kennen bei unseren Fahrten keinerlei Gegensätze. Der klassenbewußte Arbeiter und der überhebliche Gebildete sind verschwunden. Wir verlangen, daß alle Teilnehmer in erster Linie gute Kameraden sind"[1]. Zur Unterstützung dieser Fiktion wollte man eine einseitige Zusammensetzung der Reisegruppen vermeiden und sie "dem Abbild der Volksgemeinschaft"[2] anpassen. Auf den neugebauten KDF-Schiffen, den "nationalsozialistischen Inseln", den "ideologischen Gefängnissen"[3] wurde das Klassensystem abgeschafft und wurden die Kabinennummern demonstrativ ausgelost[4]. Wenn auch hauptsächlich verbale Entprivilegisierung von Winterurlaub, Seereisen, Kreuzfahrten und Auslandsurlauben und ihre propagandistische Verbreitung über die NS-Medien vordergründig zur Bildung der "Volksgemeinschaft" beitrugen, eine echte Harmonisierung sozial-vertikaler Gegensätze erwies sich als unvereinbar mit den konstitutiven Bedingungen der NS-Herrschaft.

Dies wurde auch -wenn auch nur für den Dienstgebrauch- recht offen zugegeben: "Der Widerhall wird ausbleiben, wenn man versucht, durch organisatorische Eingriffe Effekte zu erzielen, die mit der vorhandenen sozialen Struktur im Gegensatz stehen.

1. Bodo Lafferentz: Urlaub und Erholung, S. 368
2. Ebd., S. 374
3. H.J. Knebel: Soziologische Strukturwandlungen im modernen Tourismus, S. 66
4. R. Grunberger: Das 12jährige Reich, Wien 1972, S. 210, zit. nach M. Grünwaldt: Die nationalsozialistische Gemeinschaft KDF, S. 26

Wenn das gesamte gesellschaftliche Leben eines Volkes rechtlich oder tatsächlich bevorrechtigte oder minderberechtigte Schichten umfaßt, so kann selbst die beste Organisation nicht erwarten, Erfolge zu erzielen, die die Beseitigung des Gegensatzes zur Voraussetzung haben (...). Eine Erholungsreise auf einem Luxusdampfer bedeutet keine tatsächliche Erholung, wenn der Reisende zuletzt doch wieder in die materielle Bedrückung seines alltäglichen Daseins zurückkehren muß. Es war ein Irrtum zu glauben, man könne unter dem Schlagwort 'Freizeitgestaltung' unabhängig von der ganz großen Linie der Entwicklung irgendwie entscheidend in das soziale Geschick des Volkes eingreifen"[1].

Aber über die vordergründige Zuordnung von Sozialprestige gelang es den Machthabern, ein Arbeitsethos aufzubauen, mit dem sich das Leistungsvermögen zur Erhöhung der Arbeitsproduktivität bis an die Grenze des gesundheitlich Erlaubten steigern ließ. Insofern fühlte sich die nationalsozialistische Freizeit-Ideologie mehr der Arbeit verpflichtet als der Freizeit. Die Freizeit, primär die Bereiche Wochenende und Urlaub, hatten damit nur noch die Funktion der Regeneration der Arbeitskraft.

1. Th. Bühler: Deutsche Sozialwirtschaft, Berlin 1940, S. 383, zit. nach Spode: Der deutsche Arbeiter reist, S. 305/306

Urlaub wurde zur "Zulieferer-Instanz" erholter Arbeitskräfte degradiert. Die Verwirklichung einer hohen Regenerations-Effizienz bedurfte der inhaltlichen Gestaltung des Urlaubs, womit das Amt RWU beauftragt wurde. Dem Urlaub wurde die Privatheit, die Individualität und die Disponibilität genommen. Er wurde funktionell an die Arbeit angebunden , um ihn optimal verwerten zu können. Aus der Pflicht zur Leistung in der Arbeit wurde die Pflicht zur Erholung im Urlaub, zur sinnvollen und zweckmäßigen, zur kollektiven und kontrollierbaren. Dies wurde auch mit schonungsloser Offenheit zugegeben: "Wir schickten unsere Arbeiter nicht auf eigenen Schiffen auf Urlaub oder bauten ihnen gewaltige Seebäder, weil uns das Spaß machte oder zumindest dem Einzelnen, der von diesen Einrichtungen Gebrauch machen kann. Wir taten das nur, um die Arbeitskraft des Einzelnen zu erhalten und um ihn gestärkt und neu ausgerichtet an seinen Arbeitsplatz zurückkehren zu lassen. KDF überholt gewissermaßen jede Arbeitskraft von Zeit zu Zeit, genauso wie man den Motor eines Kraftwagens nach einer gewissen gelaufenen Kilometerzahl überholen muß"[1]. Individuelle Urlaubsplanung war gleichbedeutend mit einer Verweigerung des Gemeinschaftslebens, mit einer Sabotierung der "Volksgemeinschaft".

1. Gerhard Starke: Die deutsche Arbeitsfront, S. 11

Aber mit dem Arbeitertourismus im Dritten Reich verbanden sich auch ganz konkrete wirtschaftliche Ziele. Mit der vordergründig vermittelten Erreichbarkeit bürgerlich-exklusiver Freizeitgestaltungen -auch wenn letztlich nur die billigen KDF-Angebote frequentiert werden konnten- wurde subjektiv der materielle und immaterielle Lebensstandard der Arbeiter erhöht. Dies trug nicht nur zur Sicherung des sozialen Friedens bei, sondern ersparte auch tatsächliche Lohnerhöhungen.
Eine Umverteilung der Einkommen, die eine echte Demokratisierung des Reisens bewirkt hätte, widersprach außerdem der Zweckbestimmung der deutschen Arbeitsfront, die Entrechtung der Arbeiterschaft zu institutionalisieren. Die nationalsozialistische Erholungspflicht im Urlaub garantierte eine gute Auslastung der KDF-Programme, was noch durch Reisesparen, Zuschußsysteme und Appelle an Betriebe und Unternehmer forciert wurde. Der massenhafte Einkauf von Transportsystemen und Quartieren erleichterte den konsumfreundlichen Preis. "Deutschland ist immer und überall schön"[1]. Unter diesem Motto konnte nicht nur auch außersaisonal geplant, sondern konnten auch touristisches Notstandsgebiet erschlossen und das dortige Beherbergungs- und Gaststättenwesen intensiviert werden.

1. Völkischer Beobachter, vom 2.6.1934

"Das gesamte Dorf verdingt sich als Wirt ... (es) gleicht einer einzigen großen Pension"[1]. Über infrastrukturelle Leistungen in den Zielregionen, über vermehrte Geldausgaben und Verbesserungen auf dem Arbeitsmarkt konnte mit dem Billigtourismus im Dritten Reich tatsächlich ein wesentlicher Beitrag zum wirtschaftlichen Aufschwung geleistet werden.[2] Der Urlaub als staatliche Veranstaltung war letztlich mehr als ein Transmissionsriemen für die Verbreitung nationalsozialistischen Gedankenguts.

4. "Soziales Wandern" im Dritten Reich

Die Aufgabenverteilung im Organisationsgefüge der KDF war verhältnismäßig rigid. Wie z. B. stark vereinfacht das Amt "Feierabend" für feierabendliches "Abschalten" bei Theater und leichter Muse sorgte und das "Deutsche Volksbildungswerk (DVW)" die geistigen Kapazitäten am Feierabend erweitern sollte (mehr Wissen - mehr Leistung), hatte das Amt RWU die Erholungsaufgabe an Wochenenden und im Urlaub zu lösen. KDF-Urlaub bzw. "KDF-Wandern soll dem Schaffenden, dessen Arbeitskraft heute mehr denn je gebraucht wird, eine zweckentsprechende, gesundheitsfördernde Erholung bieten"[3].

1. M. Grünwaldt: Die nationalsozialistische Gemeinschaft KDF, S. 40
2. Ebd.,
3. Völkischer Beobachter, 25.4.1939

Diese primäre Forderung impliziert keine individualistische, sondern eine nur auf den Erholungszweck ausgerichtete Urlaubsgestaltung. Und weil eine der Erholung und Entspannung dienende Urlaubsform eher undramatisch, ruhig, nicht anstrengend und eben "Genießtour" ist, gab es im Amt RWU keine programmatischen Parallelen zum "sozialen Wandern" vor 1933. Programmatische Berührungspunkte zeigen sich eigentlich nur oberflächlich und mit anderen Motivationen bei den Auslandsreisen. Auf dem Hamburger Weltkongress 1936 wurde gefordert:
"Zur Befriedung der Welt ist es wünschenswert, daß die Arbeiter der einzelnen Völker Reisen ins Ausland unternehmen und sich gegenseitig besuchen. Nach den bereits gesammelten Erfahrungen entstehen dabei zwischen den Ländern positive Bindungen gegenseitiger Freundschaft und Achtung"[1]. Daß diese Reisen im Dritten Reich in erster Linie nach Italien führten und die "schöne deutsche Heimat" kontrastieren, den "Blick für die eigene Art" schärfen sollten, ist hier Nebensache. Wichtiger ist, daß hier tatsächlich grobe Parallelen zu den Zielen der "Freunde der internationalen Kleinarbeit" (Fredika) bestanden haben.

1. Bodo Laffarentz: Reisen von Volk zu Volk als Beitrag zur gegenseitigen Verständigung, S. 4

Die Chance der Arbeiter, Ähnliches in Norwegen zu erleben, wurde von den Reiseorganisatoren jedenfalls vertan, denn die Schiffe legten kurioserweise dort gar nicht erst an.

Chancenreicher dagegen waren die "Reisen von Gau zu Gau", die zur Verwirklichung der Volksgemeinschaft landsmannschaftlich-horizontale Gegensätze egalisieren, Bayern und Ostpreußen zur "Blutsbindung" zusammenführen sollten. Die KDF-Reisenden hatten tiefere Kontakte zu den Einheimischen, sie wohnten in Privatquartieren, machten gemeinsame Wanderungen und feierten gemeinsam auf Bunten Abenden und Veranstaltungen. Daß sich hier am Rande auch eher informell ein "Eindringen in das soziale Gesicht der jeweils durchwanderten Lanschaft mit ihren Nöten, Sorgen, Kunstschöpfungen und technischen Errungenschaften"[1] abspielte, ist gut vorstellbar. Deutschland sollte offiziell keine Vorstellung bleiben, sondern konkret erfahren werden. Aber die ausgegebenen Wander- und Reiseprogramme hatten nur den hintergründigen Sinn, das Nationalgefühl zu stärken und die weltanschauliche Ausrichtung zu beeinflussen. Wenn überhaupt, pervertierten sie die Inhalte des sozialen Wanderns vor 1933.

1. Definition des "sozialen Wanderns" von Georg Schubert aus dem Jahr 1932, in: Hessische Naturfreunde-Zeitschrift, Nr. 6, 1932, S. 40, zit. nach: D. Kramer: Die Krise des Massentourismus, S. 4

Wenn soziales Wandern im Dritten Reich stattgefunden hat, dann hatte es eher informellen Charakter. Die beste Gelegenheit boten die billigen, kleinen Urlaubsreisen, die als organisatorische Fixpunkte nur einen Bunten Abend, Tanz, und zwei bis drei "Kulturdenkmäler" auf dem Programm hatten. Die "Zeit zur freien Verfügung" und erst recht die Beherbergung in Privatquartieren mochten manche Arbeiter motiviert haben, über den Kontakt zu den Wirtsleuten aus ihrem Urlaub einen "Bildungsfaktor erster Ordnung" zu machen[1]. Die KDF-Organisation war kein harmloser Reiseverein, wie man im Ausland seinerzeit spöttelte. Diese Organisation war eine politische Waffe, wie sicher auch die Mehrzahl der touristischen Vereinigungen und Gemeinschaften der Arbeiterbewegung, aber mit dem terroristisch-methodischen Versuch, die totale Freizeitkontrolle zu schaffen, alle nicht in NS-Organisationen erfaßten Deutschen in Urlaub und Freizeit zu entmündigen und zu ideologisieren, nachdem man die kulturellen Einrichtungen und Vereinigungen zerstört hatte, die sich um eine echte Emanzipation des Arbeiters bemühten, eine freiwillige, initiative-offene Bildung und Fortbildung anstrebten, um eine gerechte demokratische Lebensweise zu erreichen.

1. Vgl. auch M. Grünwaldt: Die nationalsozialistische Gemeinschaft KDF, S. 37 - 42

Daß selbst heute noch nicht nur ehemalige KDF-Urlauber der Meinung sind, diese Organisation des politisch forcierten Massentourismus habe Abertausenden von deutschen Arbeitern die Welt gezeigt, beweist die Hinterlistigkeit der bis heute noch nachwirkenden Propagandamethoden. Am 1.9.1939 stellte das KDF-Unteramt RWU den Reisebetrieb fast völlig ein. "Die überschwenglich als 'eines der größten sozialistischen Werke des Volkes' gefeierte Organisation diente fortan der Truppenbetreuung"[1].

C. 2. Arbeiter und Tourismus nach 1945 - vom Bildungsurlaub zum Billigtourismus

Der Arbeitertourismus diffundierte aufgrund des gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Wandels in der Bundesrepublik nach 1945 sowohl inhaltlich als auch strukturell immer stärker, bzw. gestaltete sich neu in Urlaubsformen eines schichtennivellierten, demokratisierten Massentourismus und sozialtouristischer Ansätze, die sich, ob politisch-, vereins-, oder privatwirtschaftlich initiiert, um die unteren Schichten der Gesellschaft bemühten. Diesem übergeordneten Bemühen im Gegensatz zur hauptsächlichen Selbstinitiative

1. H. Spode: Der deutsche Arbeiter reist, S. 306

des Arbeitertourismus vor 1933 verdanken diese Aktivitäten den Sammelbegriff "Sozialtourismus", obwohl sie trotz einer letztlich eindeutigen sozialen Aufgabenstellung[1] niemals staatlich subventioniert oder politisch programmiert wurden.

Die Träger dieser Aufgabe waren entweder motiviert durch ihren politischen Bildungsauftrag, ihren Vorkriegserfolg, karitatives Denken oder aber auch nur durch die Entdeckung, daß selbst touristisches Hinterland bei anspruchslosen Urlaubern noch vermarktet werden konnte. Daß nach anfänglichen Erfolgen solche Initiativen bis zu Beginn der 70er Jahre zu Alibifunktionen, Wohlfahrtsverschickungen oder traditionellen Angeboten abflachten, ist nicht nur dem existentiellen und sozialen Wandel des Arbeiters zuzuschreiben, sondern auch den Strukturen dieser Initiativen und deren gesellschaftlichen Bestimmungsfaktoren.

Nach einer sich abzeichnenden beginnenden politischen, wirtschaftlichen und sozialen Konsolidierung der Bundesrepublik wurde von den politischen Organisationen, vornehmlich von den Gewerkschaften, zu Beginn der 50er Jahre auch wieder die sozialpolitische Funktion des Tourismus neu diskutiert.

1. A. R. Lingnau: Die soziale Aufgabe des Fremdenverkehrs, S. 4 - 6

Da die Erfahrungen der KDF-Organisation allen Beteiligten nicht als geeignetes Vorbild für ihre neuen Pläne erschienen, einigte man sich auf ein Konzept, das die Gefahr der Uniformierung und Deklassierung der Urlauber dadurch zu vermeiden suchte, daß man weniger selbst Reisen organisierte als sich vielmehr mit dem Reisegewerbe arrangierte, um mit Sonderkonditionen und Reisesparmodellen die "Sozialtouristen" in den allgemeinen Strom der Erholungssuchenden unauffällig einzureihen. Nach diesem Konzept entstanden, größtenteils unter der Regie der großen Einheitsgewerkschaft "Deutscher Gewerkschaftsbünd (DGB)", die "Gemeinschaft für Sozialtouristik und Reisesparen (GESOREI)" (1951 - 1961), die "Deutsche Feriengemeinschaft (DFG)", (1951 - 1961), die "Popularis-Reisen" (1958 - 1969), das "Gemeinschaftliche Unternehmen Touristik (GUT)",(1969 - 1977), diverse "Reisedienste" der IG-Metall (z. B. in Bremen 1960 - 1962) und etliche Freizeitwerke, die sich bis heute noch recht und schlecht um gewerkschaftlich organisierte Touristen bemühen[1].

1. Vgl. hierzu Kurt Hirche: Die Wirtschaftsunternehmen der Gewerkschaften; Av. Loesen: Die gemeinwirtschaftlichen Unternehmen der deutschen Gewerkschaften; H.J. Knebel: Soziologische Strukturwandlungen, S. 67; Deutsche Zeitung (Stuttgart) vom 24.10.1953 (Sozialtourismus in Deutschland); Handelsblatt Düsseldorf, vom 13.12.1957 (Sozialtourismus braucht Förderung); Hamburger Echo, vom 29.10.1951 (Sozialtourismus); K. Fuss: Geschichte des Reisebüros; Rheinischer Merkur vom 6.5.1950 (Gemeinnützige Reisekasse); Nachrichtendienst des DGB 1951 - 1973; Bremer Metall, Mitteilungsblatt der IG-Metall, Verwaltungsstelle Bremen von 1958 - 1962; DGB-Geschäftsberichte, von 1950 - 1968;

Auch für den Vereinstourismus blieben die nationalsozialistischen Erlebnisse und die wirtschaftliche, politischen und sozio-kulturellen Begleiterscheinungen der Zeit des "Wirtschaftswunders" nicht ohne Einfluß, trotz Wiederherstellung der Vereinigungsfreiheit durch den Artikel 9 des Grundgesetzes im Jahr 1949. Der Abbau der gefühlsmäßigen Bindung durch eine instrumentellere Haltung der Mitglieder, den die empirische Vereinsforschung feststellte, führte zu einer Versachlichung, einer unverbindlicheren Teilnahme am Vereinsleben, "privatisierte"[1] das Vereinswesen und kehrte die sozial-integrative Funktion der Blütezeit in eine Dienstleistungsfunktion um. Der Verein wurde "... nicht mehr als ganzheitlich bindende 'Lebensform', als 'wahre Lebensgemeinschaft' empfunden, sondern mehr als Zweckorganisation, die freiwillig neben vielen anderen Institutionen benutzt wird, um private Freizeit-Bedürfnisse zu erfüllen"[2]. Auf der anderen Seite haftete, wie der politischen Betätigung in Parteien oder Verbänden, auch der Vereinsmitgliedschaft ein Odium von Pflicht, Verpflichtung, Eingebundenheit in Normen, ja sogar von Arbeit an. Die private Autonomie, die den Freizeitbereich im Selbstverständnis der Individuen mehr und mehr prägte und als ureigenste Dispositionszeit kennzeichnete, kollidierte

1. Vgl. Henning Dunkelmann: Lokale Öffentlichkeit, S. 96
2. H. Lenk: Zur Soziologie des Sportvereins, in: Der Verein, hg. von Hamburger Turnerschaft 1861 e.V., Schorndorf 1967, S. 301, zit. nach: W. Bühler/H. Kanitz/H.J. Siewert: Lokale Freizeitvereine, S. 84

mit dem Pflichtcharakter, mit möglichen Klischeedimensionen, wie Vereinsmeierei und mitzubefürchtenden Freizeitverlusten individuellen Handelns, was summiert letztlich einen Rückzug in die Privatheit nach sich zog. Diese beiden Entwicklungstendenzen zur Zweckrationalität oder gar zur Vereinsabstinenz kennzeichneten auch die Touristenvereine. Durch parallele sozialtouristische Aktivitäten, Einkommenszuwachs und zunehmende Reiseerfahrenheit der Arbeitnehmer verloren sie nach und nach nicht nur den Hintergrund ihrer Attraktivitätssicherung, sondern auch ihre Funktion als soziales Experimentierfeld, als sozialen Übungsraum, in dem neue, fremde Normen erlernt und frei von gravierenden Gruppensanktionen eingeübt werden konnten. Die Touristenvereine haben ihre Rolle als Sozialisationsträger, als progressiver politischer Sozialverband oder als politisch intendierte Selbsthilfeorganisation abgegeben und ihre Stellung im gemeinschaftlichen Beziehungs- und Bedeutungsgeflecht verloren. Von den wenigen übriggebliebenen bzw. neu gegründeten Vereinigungen ist eigentlich nur noch der Touristenverein "Naturfreunde" nennenswert, der nach dem Wiederaufleben seiner Idee nach dem Zusammenbruch des Faschismus nicht nur seinen gesellschaftspolitischen Hintergrund wieder akzentuieren konnte, sondern mit seiner dezidiert antifaschistischen und antimilitaristischen

Stoßrichtung darauf hinwies, daß sich dieses Relikt der Arbeiterkulturbewegung auch über die Weimarer Republik, die Zeit der Nationalsozialisten und die "fleißigen" 50er Jahre hinaus im Wohlstand des "Wirtschaftswunders" bewahren ließ[1].

Die Fremdenverkehrswirtschaft gab nach einer etwas längeren Phase des Sammelns, Abwartens und Koordinierens[2] für die Nachkriegszeit allgemein erst im Jahre 1949/1950 den Startschuß für den Neubeginn. Zuvor mußte in einigen Branchen die Erfahrung gemacht werden, daß die Einnahmen durch ausländische Touristen bisher an ihren Kassen vorbeigeflossen waren und dem "Inländer"-Tourismus, der tragenderen Säule, auf breiterer Grundlage noch die Finanzierungsmittel fehlten. Die ausländischen Urlauber versuchte die "Deutsche Zentrale für Fremdenverkehr" 1950 mit der für das zerstörte Nachkriegs-Deutschland sicher etwas verfrüht fromulierten Werbeparole: "Romantisches Deutschland" gezielter zu dirigieren. Es galt vor allem, den "Dollar-drive" der im Incoming-Geschäft dominierenden Amerikaner, die mit dem Wind der ECA-Hilfe[3] im Rücken -auch als Teil des Marshall-Planes- über den Atlantik kamen, auf der Durchreise

1. Vgl. hierzu als Beispiel örtlicher Entwicklung: Annegret Knoll: Der Touristenverein Naturfreunde. Überregional: E. Birkert: Von der Idee zur Tat; Vereinszeitschriften des Touristenvereins Naturfreunde: Wandern und Bergsteigen
2. Z. B. 1947 - Bund Deutscher Fremdenverkehrsverbände Köln; 1947 - Deutscher Bäderverband, Bad Oeynhausen; 1948 - Deutscher Hotel- und Gaststättenverband und als alles vereinende Spitzenorganisation 1948 in Frankfurt - Deutsche Zentrale für Fremdenverkehr
3. Dieses Wirtschaftshilfe-Konzept enthielt u.a. auch ein 7-Punkte-Programm zur Förderung des Tourismus. Vgl.: Die Neue Zeitung (München) vom 10.5.1950 (Sozialtouristik als neue Aufgabe)

länger in Deutschland anzubinden[1] und von den Militär- und Ausländerhotels der deutschen Hotellerie zuzuführen[2]. Den Inländer-Tourismus versuchte die Fremdenverkehrsindustrie zu verbessern durch eine Zusammenarbeit mit den Gewerkschaften. Mit dieser Kooperation sollte aber ebenso zuerst der eigene Marktanteil gesichert werden wie mit den lauten Mahnungen vor neuen KDF-Strukturen und der Betonung der Notwendigkeit der Individualität und Wahlfreiheit, die letztlich ja nur Angebote der kommerziellen Unternehmen bieten konnten. Ein wesentlicherer Verdienst wirtschaftlicher Initiativen war die Interessenverknüpfung mit der "Deutschen Bundesbahn", die dieser erfolgbringende Anregungen im Streckennetz-, Sonderzug- und Wagenausbau[3] einbrachte und der Tourismus-Industrie wichtige Verkehrsadern im Nord-Süd-Austausch, komfortable Transportsysteme und flexible Preisgestaltungen zur Ankurbelung dieser nicht nur touristischen Verkehrsleistungsverbesserungen. Es zeigte sich aber letztlich, daß die "unternehmerische" Initiative am Arbeiter- und Sozialtourismus die individuellen und sozialen Aspekte nur zur eigenen Sanierung benutzte. Dies zeigte nicht nur der Wunsch des einflußreichsten

1. Plakatwerbung 1950: Holidays in Germany, on your trip to Europe 1950 see the Bavarian Albs, usw. aus: V. Duvigneau: Zwischen Kaltem Krieg und Wirtschaftswunder, S. 180
2. Badische Zeitung, Freiburg, vom 13.5.1950 (Ein Probejahr des Fremdenverkehrs)
3. Wagenausbau: Deutsche Bundesbahn: 1956 Abschaffung der drei oder vier Komfortklassen zugunsten von zwei "Polsterklassen", weitere Entwicklung: Ferienzüge, Liege-, Schlafwagen, TEE-Express, Auto-, Reisezug und anderes.

Reiseunternehmens der 50er Jahre "... daß, falls die Gewerkschaften diese Forderung (Urlaubsgeld, d.V.) bei den Arbeitgeber-Verbänden durchsetzen, die Gewährung dieser Urlaubszuschüsse vom Nachweis des Arbeitnehmers abhängig gemacht wird, daß dieser tatsächlich einen Urlaub in einem Erholungsort des In- und Auslands verbracht hat, damit sich diese Urlaubsgelder nicht etwa daheim im Schrebergarten des Arbeitnehmers in Gemüse und Blumen verwandeln"[1], sondern auch die Evidenz jeglichen Fehlens inhaltlicher Ansprüche an Reiseprogramme. Die organisatorische Arbeit fast aller "sozialtouristischen" unternehmerischen Veranstalter beschränkte sich darauf, eine billige Unterkunft mit einem Massentransportmittel zu kombinieren und als "Ferientraum" zu verkaufen. Solange diese Taktik funktionierte, Gewinn einbrachte, solange engagierten sich die kommerziellen Reiseunternehmer im Sozialtourismus bzw. in dem, was sie davon verstanden - im Billigtourismus. Daß die Zunahme des Volkswohlstandes, die einsetzende Reisewelle gewinnbringendere Felder auftat, erklärt die "Anpassung" und das Verschwinden der wenigen billigtouristischen Anbieter vom Reisemarkt in den 60er Jahren.

Der selbstorganisierte Arbeiterurlaub erhielt nach 1945 sehr wesentliche Antriebe. Mit der Entwicklung zur sukzessiven Einführung der 40-Stunden- und 5-Tage-Woche[2],

1. In: Unveröffentlichtes Manuskript, Touropa-Rede aus dem Jahr 1957, (Freundliche Mitteilung Touropa, München, v. 24.4.1979)
2. Vgl. M. Osterland, W. Deppe: Materialien, S. 61; C. Andreae: Ökonomie der Freizeit, S. 29; R. Herbig: Notizen aus der Sozial-, Wirtschafts- und Gewerkschaftsgeschichte, S. 244

des gesetzlichen Urlaubsrechts[1], des Urlaubsgeldes[2] und Reallohnsteigerungen[3] wurden zum einen grundsätzliche Voraussetzungen geschaffen, größere, zusammenhängende Freizeitblöcke touristisch zu realisieren. Zum anderen entwickelte sich im Zuge der Motorisierungswelle das Auto auch im Arbeiterhaushalt teilweise vom Luxusgegenstand zum Gebrauchsgut[4] und schuf damit ein "Vehikel", das die selbstorganisierten Ferien des kleinen Mannes nicht nur neu dimensionierte, sondern auch aus dem Bereich des "Provisorischen"[5] herausfuhr. Die Tourismus- und Freizeitindustrie sah neue Zielgruppen und animierte so beispielsweise in Kooperation mit der Bundesbahn über eine großangelegte Plakatwerbung: "Schlaumeier lernt Deutschland kennen" zum selbstorganisierten Urlaub. Die Wasser-, Wander- und Radtouren der Vorkriegszeit wurden größtenteils von der Camping-Bewegung, die nach dem Krieg aus dem europäischen Ausland nach Deutschland kam und von einer internationalen Modewelle getragen wurde, abgelöst.

1. Bundesurlaubsgesetz vom 8.1.1963 § 3: Mindesturlaub für alle Arbeitnehmer 15 Werktage
2. 1965 z. B. wurde bereits 7,5 Mill. Arbeitnehmern ein tarifvertraglich festgelegtes Urlaubsgeld bezahlt, vgl.: DGB-Geschäftsbericht 1965/68, Düsseldorf 1969, S. 305
3. Das Ausmaß der Reallohnsteigerungen entwickelte sich mit Steigerungsraten, die mit keiner Zeitspanne der gesellschaftlichen Entwicklung in Deutschland in den letzten 100 Jahren auch nur annähernd verglichen werden kann. Vgl. M. Osterland/W. Deppe: Materialien, S. 112/113
4. 1950 hatten die Arbeiter nicht einmal einen 1%igen Anteil am allgemeinen Automobilbesitz. Bis 1960 steigerte sich dies auf ca. 20 % und bis 1970 beispielsweise auf ca. 35 %. In: Statistische Jahrbücher 1952 - 1973, Kapitel XIV/XV (Verkehr). Ab 1970 gab es zwischen Arbeitern und Angestellten keine signifikanten Unterschiede mehr bezüglich des Automobilbesitzes.
5. Die Urlaubsunterkünfte bei Verwandten und Bekannten sanken allein von 1954 - 1968 von 43 % auf 20 %. In: DIVO-Institut: Urlaubsreisen 1968, S. 52

Außer einem bereits ohnehin verfügbaren, möglichst motorisierten Verkehrsmittel, das schon allein zum unmittelbaren Tourist-Sein motivierte, benötigten die Camper eine Grundausstattung, die sich an jeden Geldbeutel anpassen ließ. Ihre relative Langlebigkeit ließ das Leben auf dem Campingplatz, auch mit Familie, selten viel teurer werden als zuhause. Das Bewußtsein der Freiheit wurde nur durch die Standortgebundenheit des Campingplatzes eingeschränkt. Man konnte "unter sich" sein, mußte nicht auf Zivilisationskomfort verzichten, da nach und nach zu den Selbstverständlichkeiten eines modernen Platzes der Wasser- und Elektrizitätsanschluß ebenso gehörte wie sanitäre Anlagen und der "Campingshop", und die Erholung ergab sich nicht zuletzt aus der Polarität von "spielerischer Arbeit, Muße, Naturnähe und Familienerlebnis"[1]. Daß sich die Campingplätze zu Zeltdörfern, Zeltstädten auswuchsen und das Zelt auf der Wiese zum zusammenlegbaren Hotelzimmer mit Betten, Kleiderschränken, Küchenzellen und Holzboden pervertierte, tat der Bewegung im Laufe der Jahre keinen Abbruch, vielmehr schwor sie ihre Liebhaber zu einer noch festeren Gruppe zusammen, in der der Anteil an Arbeitern und kleineren Angestellten unverhältnismäßig hoch war.[2]

1. H.J. Knebel: Soziologische Strukturwandlungen im modernen Tourismus, S. 167
2. Vgl. dazu: DIVO-Institut: Urlaubsreisen 1968, S. 126.

Wenn die frei organisierten Ausprägungen des Nachkriegstourismus noch im Schatten des Mangels und Wiederaufbaus standen und ihre Nähe zur Vorkriegszeit nicht zu verleugnen schienen, so standen die Reisepläne der Arbeiter und kleineren Angestellten der prosperierenden Wohlstandsgesellschaft im Licht des Konsums und PKW-Besitzes. Das Auto schuf zwar alle Voraussetzungen zum Einsatz als Urlaubsvehikel, seine Qualitäten in Mobilität und relativ unbegrenzter Erreichbarkeit von Reisezielen wurden aber nicht genutzt. Entsprechend dem im Tourismus feststellbaren Herdentrieb wurde es größtenteils nur zur Erreichung der Ziele traditioneller Anbieter verwendet, um ein selbstorganisiertes Quartier dort zu beziehen, ein mitgebrachtes Zelt dort aufzuschlagen, wo möglichst in Sehweite auch die "besseren Kreise" urlaubten. Der ausgesprochene proletarische Urlaub, Wandern mit Unterkünften im Seemannsheim, in der Arbeiterherberge oder bei Genossen schien seinen Reiz und Sinn verloren zu haben. Es wird deutlich, daß es zu Beginn der 70er Jahre Tatsache zu werden begann, daß der kleinste Arbeitnehmer eine gebuchte, normierte Sonnenwoche im Süden als handfestes Stück Lebensqualität ansah und diese wohlstandsbürgerliche Selbstverständlichkeit sein Rollenverhalten zu prägen begann.

1. Zur Veränderbarkeit von bildungspolitischen, kulturellen, wirtschaftlichen und sozialhygienischen Bedeutungsfaktoren

Die Entwicklung des Arbeitertourismus nach dem 2. Weltkrieg zeigt auch hier, daß die Arbeiterbildung ihre historische Beziehung zur Arbeiterbewegung nach dem Faschismus ebenso verloren hat, wie die Arbeiterbewegung selbst ihre gesellschaftliche Bedeutung. Während in der Zeit vor 1933 die bildungspolitischen Bestrebungen aus der Arbeiterbewegung selbst bzw. von wenigen führenden Köpfen und gewerkschaftlicher Initiative ausgingen, scheinen nach 1945 in erster Linie nur noch sozialwissenschaftliche Theoretiker um Formulierungen und Rezeptionen bildungspolitischer Konzepte bemüht zu sein. Für den Abstand, den diese Bemühungen oft kennzeichneten, ist selbst Negts viel diskutierter "Erfahrungsansatz" symptomatisch. Arbeiterbildung ist für ihn an die Interpretierung kollektiver Erfahrungen und damit an die Formulierung einer aus objektiven Interessen begründeten Perspektive gekoppelt. Aber Interessen der Arbeiter, die nicht zu den objektiv-emanzipatorischen gehören, werden von ihm als Ausdruck "realer ökonomischer Interessen oder Resultate einer

psychischen und geistigen Deformation"[1] klassifiziert. Mit diesem Ansatz nähert er sich der Arbeiterschaft aber eher mit einteilenden, bewertenden Kategorien, als mit denen des Kennenlernens, Verstehens und des Auseinandersetzens. Zwar wurde durch die wissenschaftliche Diskussion seit Mitte der 60er Jahre in der sozialwissenschaftlichen Forschung aus der kollektiven gesichtslosen Masse der Arbeiterschaft eine gesellschaftliche Gruppe mit unterschiedlichen Teilkulturen, Arbeitserfahrungen, Lebensplänen und politisch-gesellschaftlichen Orientierungen, aber auch eine gesellschaftliche Gruppe, deren individuelle Lebensführung oft erst dann ernst genommen wurde, wenn sie entweder mit den von kritischen Intellektuellen formulierten "objektiven Interessen" in Einklang gebracht werden konnte oder aber diesen Kriterien widersprach, auf "geistige Deformation" zurückging und durch Bildungsarbeit verbessert werden konnte. Sowohl der theoretische als auch der praktische Ansatz dieser Bildungsarbeit sah die Einbeziehung touristischer Arbeitsfelder zur Darstellung eigener Situationen, Konfrontationen, Herrschaftszwänge, zur Verarbeitung dieser Erkenntnisse und Umsetzung in Handlungspotentiale als Weiterführung der Ziele des sozialen und proletarischen Wanderns nicht vor.

1. Vgl. Oskar Negt: Soziologische Phantasien und exemplarisches Lernen, S. 93 und ders.: Marxismus und Arbeiterbildung, S. 43 - 86

Daß diese Arbeitsfelder noch oder überhaupt ausgeklammert wurden, lag zum einen an der zersplitterten Konzeptions-Diskussion, zum anderen an ihrer vorherrschenden Praktizierung einzelner Ansätze in nur gewerkschaftlicher "Funktionärs"-bildung. Und die Gewerkschaften selbst halfen ebenso mit wie die Sozialdemokraten, durch ihre Entwicklung zu staatstragenden Institutionen den Arbeitertourismus zu individualisieren und damit zu entpolitisieren.
Das Zusammenschmelzen zur hierarchischen kommunikationshemmenden Einheitsgewerkschaft, die Wandlung der einstigen Arbeiterpartei zur Bürgerpartei mit Mitgliedern aus allen Gesellschaftsschichten, gaben den anhängenden Kulturgruppen als Betätigungsfeld eines klassenspezifischen, oppositionellen politischen Privatlebens keine Berechtigung mehr. Ihre gesellschaftsverändernden, bildungspolitischen Ansprüche wichen mehr sozialpolitischen bzw. sozialhygienischen Funktionsbestimmungen, wie in erster Linie Reproduktion der Arbeitskraft, Erholung und Entspannung.

Die deutsche Wirtschaft, die den Individualisierungsprozeß bewußt unterstützte, benötigte für den Wiederaufbau erholte und kräftige Helfer aus der geschwächten und kriegsdezimierten Arbeiterschaft.

Der Sozialtourismus sollte "... im Interesse des Staates die Arbeitskraft des schaffenden Menschen möglichst lange erhalten. Das dient der Produktivität der Volkswirtschaft und der Erhaltung des Sozialetats"[1]. Hierzu und zur eigenen Konsolidierung schloß die Tourismus-Industrie das Hinterland auf und gab unter der kollektiven Werbeparole nun auch Arbeitern und anderen weniger Verdienenden die kommerziell so einträgliche Chance, die gerade aufgekommene "Wir-sind-wieder-wer"-Haltung einzuüben. Urlaub, Ferien hatten nicht mehr Muße-Charakter, dienten nicht mehr politischem Kampf, politischer Bildung und Emanzipation, sondern hatten Konsumcharakter. Die Werte und Normen des bestehenden Wirtschafts- und Gesellschaftssystems wurden nun hauptsächlich im Urlaub, in den Ferien verinnerlicht, und die individuellen Leistungen im Bereich Tourismus beschränkten sich auf einen Konkurrenzkampf um Statussymbole. Waren bis 1933 klassenkämpferische, bildungsmotivierte, emanzipatorische Anstöße richtungsweisend für ein aktives Auseinandersetzen mit der sozialen und natürlichen Umwelt, so schien sich nach dem 2. Weltkrieg die Funktion des Tourismus auch für den einfachen Arbeitnehmer daran zu erschöpfen, sich kurzfristig von seiner sozialen Herkunft und seinem Alltag distanzieren zu können,

1. Rede des damaligen Verkehrsministers: Dr. Seebohm, zit. aus: Unveröffentlichtes Manuskript, Touropa-Rede aus dem Jahr 1957, (Freundliche Mitteilung von Touropa, München vom 24.4.1979)

"jedoch nicht als Negierung, sondern eher als ausgleichende Fortführung mit anderen Mitteln"[1]. Wenn der Arbeitertourismus früher wirtschaftlich eher eine marginale Bedeutung hatte, so hatte er als Sozialtourismus bis in die 60er Jahre hinein die Funktion eines Steigbügelhalters für die prosperierende Tourismus-Industrie. Mit dem Individualisierungsprozeß bot sich zwar die Chance, Autonomie in private Rollen zu transportieren, aber auch die Möglichkeit, über den Tourismus als bisherige Hilfestellung und Entlastungsfunktion im sozialistischen Arbeiterleben individuellen Leistungstransfer auf öffentliche Rollen zu verlagern und politisch staatstreue Verhaltensweisen eines Konsumbürgers zu adaptieren. Diese sozialhygienische Bedeutung, im Sinne der Eindämmung sozialer Spannungen für ein reibungsloses Zusammenleben aller Gesellschaftsmitglieder, stellte schon Kentler[2] für die "Freizeit" fest, als er meinte: "Die Freizeit ist das kaum spürbare Machtinstrument einer repressiven Gesellschaft, ihre Mitglieder ohne diktatorische Gewalt bei der Stange zu halten". Im Sozialtourismus zeigt sich der Zusammenhang noch deutlicher.

1. H. Lüdtke: Freizeit in der Industriegesellschaft, S. 52
2. Helmut Kentler u.a.: Jugend im Urlaub, S. 12

2. Kollision touristischer Bildungsarbeit mit den Verwertungsinteressen der Tourismus-Industrie

Der von der Gewerkschaft, Partei und Wirtschaft mitgetragene Individualisierungsprozeß im bildungspolitischen, kulturellen, gesellschaftlichen Bereich bewirkte eine Reprivatisierung des Arbeiterlebens. Das Privatleben wurde familienorientiert, Vereinsleben sekundär und zweckorientiert. Äußere Orientierungslosigkeit, mehr aber noch die Erhöhung des materiellen Lebensniveaus vergrößerten die häusliche Attraktivität, die die Konsumgüter-Industrie mit Werbeeinsätzen für das "schöne eigene Heim" unterstützte, wie auch die familiären Aktivitäten, die durch wachsende Mobilität und prosperierende Freizeitindustrie aufgewertet wurden. Dies zusammen löste auch andere touristische Verhaltensvorstellungen, ein entsprechendes Reagieren der Tourismusindustrie, aber auch eine kritiklosere Annahme und Akzeptanz des Angebots und größere Orientierungsnähe an bürgerlichen Leitbildern aus.
Es ist ein Charakteristikum des kommerziellen Tourismus, keine Güter, sondern Dienstleistungen zu erzeugen, deren Verbrauch an die Rolle des Tourismus angebunden ist. Daher kann es auch nur Selbstzweck und Funktion dieses Industriezweiges sein, ökonomisch sensibel auf Rollenwünsche und -bedürfnisse zu reagieren, bzw. soweit möglich auch solche selbst zu produzieren.

Dieser Industriezweig servierte die touristischen Leitbilder, indem er mit ungeheurer Marktsensibilität die Bedürfnisse seiner Hauptklientel, der konsumfreudigsten Schicht, aufnahm oder manipulierte[1] und mit entsprechendem Werbeeinsatz den Reisestil der "feinen Leute" zum Trend favorisierte. Es ist aber auch industrieller Selbstzweck, immer in der Nähe des Profits zu sein. Und daß dieses Interesse selbst vor Aufgaben mit vordergründig sozialer Zielsetzung nicht Halt macht, dokumentiert das Engagement der Reisegesellschaft Touropa, München, am Sozialtourismus: "Die Arbeit der Touropa hat demnach sowohl eine wirtschaftliche als auch eine soziale Zielsetzung. Sie soll einer ständig wachsenden Zahl von Deutschen die Möglichkeit einer preiswerten Erholungsreise bieten und damit der Fremdenverkehrswirtschaft zusätzlichen Umsatz bringen, gleichzeitig aber auch dem sozialen Ausgleich dienen"[2]. Bei der Touropa aber überwog eindeutig die wirtschaftliche Zielsetzung. Man wollte offiziell jedem Erholungssuchenden die Möglichkeit geben, "... die schönsten Landschaften im westdeutschen Bundesgebiet für billiges Geld zu besuchen. Es soll geschehen im Zeichen der 'Sozialtouristik'"[3].

1. Produkte, wie z. B. : Airlaub, Kurlaub, Bio-Urlaub, Abenteuerreise und ähnliches sprechen eine eigene Sprache.
2. Aus: Informationspapier anläßlich einer Pressekonferenz der Touropa am 10.4.1958 in Berlin, Hotel Kempinski
3. Hamburger Allgemeine Zeitung, vom 1.3.1950 (Reisen für Jedermann, durch "Sozialtourismus")

Inoffiziell suchte man aber nur die Zusammenarbeit mit den Gewerkschaften und dem Ferienwerk der Arbeitskammer des Saarlandes, einer gewerkschaftsähnlichen Organisation, um ein Bein im Tourismusgeschäft zu haben. Denn "Degener wurde bei diesen Spitzeneinnnahmen eine Sorge nicht los: Wenn wir gut verdienen wollen, müssen wir auch etwas tun, was den Gewerkschaften gefällt, sonst haben wir bald eine neue KDF-Organisation gerwerschaftlicher Prägung auf dem Hals"[1].
Ähnliche Kooperations-Motivationen zeigten auch andere Reiseveranstalter, die, um KDF-Parallelen zu vermeiden, in den 50er Jahren von vielen DGB-Ablegern zur Zusammenarbeit aufgefordert wurden oder sich von selbst anboten. Es war keine Seltenheit, sich zuerst gemeinsam zu bemühen, über Rabatte, Werbe- oder Sparprämien das herkömmliche Programmangebot konsumfreundlicher zu machen. Sobald aber einige der kommerziellen Partner ihr Programm ausgelastet hatten, Erfolg sahen, sich zu sanieren begannen oder auch nur in den gewerkschaftlichen Aktivitäten keine große Konkurrenz mehr erkannten, wurden die Absprachen[2] storniert.
Die kommerziellen Zugeständnisse an die Sozialtouristik schienen eher den Charakter einer "Versicherungsprämie" vor einer neuen KDF-Organisation gewerkschaftlicher Prägung zu haben.

1. Der Spiegel, vom 18.7.1956 (Touropa-Reisen - Der Urlaubstrust) Dr. Degener stand sowohl den Arbeitsgemeinschaften der DER-Gesellschafts-Reisen als auch später der Touropa vor.
2. Vgl. z. B. die Zusammenarbeit des Reisedienstes der IG-Metall Bremen mit örtlichen Veranstaltern (Schriftverkehr mit ehemaligem Sekretär der IG-Metall Bremen, J.R.), die Erfahrungen die die GESOREI mit Sparprämien-Absprachen machen mußte (Unveröffentlichtes Manuskript: Touropa-Rede 1957) und die Schwierigkeiten, die die DFG mit ihren Rabatt-Absprachen hatte.

Aber auch was die Touristik-Industrie in eigener Regie den Sozialtouristen bot, erscheint heute eher als angenehme Begleiterscheinung zur Ankurbelung und optimalen Auslastung eigener Produktgestaltungen statt sozialintendierter Unternehmensvorgabe. Zu den positiven Auswirkungen für den "kleinen Mann" zählten sicher nicht unbedingt die Mitropa-Bar oder der Küchenwagen im Reisezug, der schlaraffiagepolsterte, kombinierte Sitz/Liegeplatz im Ferien-Expresswagen, den die Bundesbahn, nach Plänen der Touropa, als seinerzeit längsten D-Zugwagen der Welt konstruierte, sondern in erster Linie die Billigkeit des Turnus-Sonderzug-Verkehrs zu den Urlaubszielen. Diese lagen allerdings entweder fernab touristischer Brennpunkte oder aber inmitten längst amortisierter, abgenutzter Urlaubsdörfer, wie z. B. Ruhpolding oder Waging im Chiemgau. Der Reiseveranstalter Scharnow, Bremen, arbeitete -als ein anderes Beispiel- nach dem Prinzip, die Preisermäßigungen für den Sozialtourismus in seinem Prospekt mit der morgendlichen Ausgabe von Mischkaffee oder Milch zum Frühstück auf 10 - 15 % zu kalkulieren. Unter dem Motto:"Nicht teurer als das Leben zuhause" schusterte er auf diese Weise seine Billigangebote, denn es war ihm "... ein besonderes Anliegen, auch für jene Schichten der Bevölkerung, die nur über ein kleines Einkommen verfügen, preiswerte Reisen zu veranstalten"[1].

1. K. Fuss: Geschichte des Reisebüros, S. 11

Diese Beispiele industriellen Selbstzweckes relativieren die Mahnungen vor KDF-Imitaten, die sozial-politisch gesetzten Ziele und das soziale Gedankengut, das die industriellen Schlagzeilen der 50er Jahre bestimmte. Sie passen ebenso in das Bild wie die noch recherchierbaren Tagesordnungen einzelner Verbände und Trägerorganisationen, auf denen in der Regel Ausführungen zur sozialen Bedeutung des Fremdenverkehrs nach der des "Devisenbringers", des binnenwirtschaftlichen und außenpolitischen Faktors[1] rangierten, nach offen formulierten Warnungen vor erneuter Ausklammerung vom touristischen Geschäft wie zu KDF-Zeiten, nach Überlegungen, die Vor- und Nachsaison ökonomischer zu nutzen, die Ferienplanung zu entzerren, um von dieser indirekten Saisonverlängerung zu profitieren.

So ist es auch nicht verwunderlich, daß die Industrie so lange auf den Sozialtourismus setzte, als er ihr half, in den Notzeiten wieder Tritt zu fassen.

Der Sozialtourismus schuf die "Kunden" von morgen. Er integrierte mit sukzessiver Zunahme der Komfortbedürfnisse und materieller Perspektiven die Arbeitermassen auf der unteren Ebene zur optimalen Auslastung in das gängige Angebot der Reiseveranstalter. Als das soziale Engagement ökonomisch nicht mehr interessant war, stieg die Tourismus-Industrie aus.

1. Die Zeit, Hamburg, vom 15.12.1949 (Soziale Touristik) und ebd., vom 12.10.1950 (Sozialtourismus)

Die Verwertungsinteressen der Tourismus-Industrie kollidierten äußerlich fast unauffällig mit den Zielen der touristischen Bildungsarbeit der Arbeiterbewegung. Der Verlust klassenspezifischen oppositionellen Privatlebens, der Bruch einer aufbauenden Fortentwicklung durch die faschistischen KDF-Aktivitäten, die materiellen Perspektiven und der notwendige Freizeitzuwachs in Form von längerem Jahresurlaub schufen einen fast fließenden Übergang. Inhaltlich kollidierten die qualitativen Ansprüche aber drastischer:
Das Kontaktstreben des "zahlenden Gastes" von einst, der Austausch mit den Genossen, reduzierte sich bis in die 60er Jahre zur Indifferenz bei Fremdkontakten, die "Wirtsleute" wuchsen zu Funktionären der Reisegesellschaften, und die Beziehungen zu ihnen versachlichten sich auf der Ebene des Ankaufs von Dienstleistungen. Ein von den Reisegesellschaften zwischengeschalteter Reiseleiter vergrößerte hier noch oft die Distanz zu Einheimischen.
Das "... Eindringen in das soziale Gesicht der jeweils durchwanderten Landschaft mit ihren Nöten, Sorgen, Kunstschöpfungen und technischen Errungenschaften"[1], der Einbruch und die Aufnahme in natürlich gewachsene Beziehungen lösten sich auf bis zur Zufälligkeit des Aufenthaltsortes, bis nur auf Mittouristen beschränkte Sympathien.

1. Georg Schubert, in: Hess. Naturfreundezeitschrift Nr. 6, 1932, S. 40, zit. nach D. Kramer: Die Krise des Massentourismus, S. 4, vgl. auch: Kap. C. 4, S. 165

Nur Fremdheit und der selbsterzeugte Umweltdruck konnten sicher manchmal ein Gemeinschaftsgefühl schaffen, das dem gemeinsamer Ideale und Ziele, politischer Solidarität ähnlich gewesen sein konnte. Orte wie Degeners Ruhpolding oder Scharnows Waging im Chiemgau, massen- und billigtouristisch aufgepäppelte Fremdenverkehrsorte - wurden mit Saisonbeginn, fast wie im Krieg, von Touristen erobert, die Dorfgemeinschaft zersetzt, und die Einheimischen zur dienstleistenden Minderheit degradiert. Das erlebnissteigernde Unerwartete, das Improvisierte, der Zufall, die Überraschung wich der Verplanung, der Entlastung von "Unangenehmem", brachte den festen, günstigen Preis und die absolute Zielsicherheit, wodurch letztlich nur die Reisegruppe zum Reisemotiv werden konnte, mit Reiseleitern, die für die Absättigung von Kontaktbedürfnissen sorgten und so auch eine immer entscheidendere Funktion des Reisegewerbes erfüllten. Reiseideale wurden zu dynamischen Motivbündeln, die Besinnung auf die Natur, die ästhetische und wissenschaftliche Wahrnehmung, der "kulturelle Aktivposten" zum Streben nach Sensation, zum konsumtiven Aktivposten im Arbeiterleben. Das "Draufloswandern" der Eltern -stilles Gipfelglück im Auge- wurde zum industriell gefertigten Wandern der Kinder, die Muße zum Erleben, die Emanzipation zur Darstellung, das Spiel zur Leistung, die Konzentration zur Zerstreuung, die Bildung zur Imagepflege und die Suche nach Ruhe zur Flucht vor ihr.

Mit den 60er Jahren hat der Sozialtourismus von unternehmerischer Seite her seine Bedeutung verloren. Wenn dies auch die Veränderungen der touristischen Bedürfnisse, selbst der unteren sozialen Schichten, der gewachsene Volkswohlstand provozierte, so tat die Marktsensibilität der Touristikindustrie und ihr Verwertungsinteresse ein übriges. War früher der Arbeitertourismus eines der sichtbarsten Mittel zur Integration in den Alltag, so verkehrte sich dieses Mittel mit dem Sozialtourismus und seinen Ausläufern nach und nach in Distanzierung vom Alltag.

3. Unorganisiertheit der Sozialprogramme

Ein weiterer, Individualisierungsprozeß und industrielle Verwertungsinteressen flankierender Grund, weder dem Arbeitertourismus zu alter Blüte zu verhelfen, noch dem Sozialtourismus politisch-emanzipatorische Impulse zu geben, war die Unorganisiertheit der Sozialprogramme. Eine staatliche Koordinierung und Subventionierung des Arbeitertourismus war bereits vor 1933 aus "sozialhygienischen" Gründen nicht "opportun", und auch nach 1945 konnte eine engagierte Partizipation nicht erwartet werden. Insofern kann den Gewerkschaften, die schon früher erfolgreich soziale und kuiturelle Zielsetzungen in den Arbeitertourismus eingebracht hatten

und über ihren Zugriff zu den Betrieben die besten Informationsmöglichkeiten sichern konnten, der Vorwurf gemacht werden, die Chance zur Integration und Führung eines engagierten Sozialtourismus vertan zu haben. Ob es nun der Zusammenschluß zur Einheitsgewerkschaft 1949 war, eine indifferente Haltung gegenüber touristischen Aktivitäten aufgrund organisatorischer Aufbauarbeit, wirkungsvolle Vertretung der Arbeitnehmer in anderen wichtigeren Aufgabenstellungen, der beginnende Mitbestimmungskampf 1950/51 oder auch nur die Zaghaftigkeit gegenüber kollektiven touristischen Planungen aufgrund des noch nachwirkenden KDF-Traumas, das gewerkschaftliche sozialtouristische Engagement war ein ausgesprochen konfuses und gegenüber früherem Einsatz in seinen Zielsetzungen wirkungslos. Daß indifferente Haltung, organisatorische Aufbauarbeit oder Inanspruchnahme gewerkschaftlicher Kräfte in wichtigeren Bereichen ausgeschlossen werden kann, zeigte das zielkonsequente Engagement bei den Reiseparverhandlungen, die 1951 zur Gründung der "Deutschen Feriengemeinschaft (DFG)" führten. Und allein im Jahr 1957 engagierten sich der DGB und viele seiner Einzelgewerkschaften in den vier wesentlichsten sozialtouristischen Organisationen, wie der DFG, den Popularis-Reisen, den Aktivitäten der IG-Metall, die etwas später zu den "Reisediensten" führten und dem Ferienwerk der Arbeiterkammer des Saarlandes.

Daß darüberhinaus in unzähligen Ortskartellen und -verwaltungen nicht dokumentierte, zahlreiche kleinere Reisen mit nur begrenzter Breitenwirkung stattgefunden haben, daß unzählige Jugendgruppen ihre Sommerfreizeiten touristisch planten und nutzten, darf mit Sicherheit angenommen werden. Eine gewisse Unfähigkeit zur zentralen oder sinnvollen Koordinierung trotz groß geplanter, aber stets erfolgloser Ansätze, wie 1951 bei der DFG, 1958 bei den Popularis-Reisen oder zuletzt auch 1969 bei GUT schien in der Kommunikationsstruktur dieses großen Organisationsgebildes zu liegen. Die Distanz zwischen Bundesidee und Basiseifer oder -realität schien so groß, daß weder zentralgeplante Vorhaben in den Ortsverwaltungen Unterstützung fanden, noch Auflagen diese hierarchisch letzten Stellen in touristischen Eigeninitiativen bremsen konnten. Das ist auch einer der Gründe, weshalb sich z. B. die Popularis-Reisen, die allerdings ohnehin viel zu klein konzipiert waren, nicht erfolgreich entwickeln konnten[1].

Ein anderer ist die Kapitulation der gewerkschaftlichen inhaltlichen Arbeit vor den Verwertungsinteressen der Tourismusindustrie. So wurden beispielsweise die 1961 bei der Gründung des DGB-Freizeit-Werkes Dortmund e.V. beschlossenen Satzungsziele wie: Heimatpflege, Volks- und Berufsbildung[2] geopfert aufgrund marktwirtschaftlicher

1. Die IG-Metall Bremen erhielt 1962 die Auflage vom Vorstand, die eigenen Reiseprogramme einzustellen und nur noch die Kataloge von Popularis-Reisen zu propagieren. (Schriftverkehr mit ehemaligem Sekretär der IG-Metall, J.R.) Eine ähnliche Aufforderung ging 1962 an das Freizeit-Werk Dortmund, mit der Absicht GUT zu promoten. Vgl. A.v. Loesen: Die gemeinwirtschaftlichen Unternehmen der Deutschen Gewerkschaften, Kap. 15
2. Vereinssatzung des DGB-Freizeit-Werkes Dortmund, § 2

Gesetze und reduziert auf Billigangebote unter dem Motto: "Erholung, Entspannung, Freude und Feriengenuß -möglichst mit Schwimmbad-"[1]. Der Slogan für eine Reise nach Neukirchen/Bay. Wald, "wo die Menschen so freundlich sind, wie die Landschaft"[2], 15 Tage Vollpension für DM 140,--, sollte somit ebensowenig verwundern, wie der Urlaub in Riccione, der "grünen Perle der Adria", 14 Tage Vollpension DM 258,--[3], eine Flugreise zu den "Dream-Islands" in Griechenland, mit "vollem Feriengenuß"[4] und daß Urlaubsreisen in dieser Form auch im Popularis-Katalog zu finden sind -Pfaffenschwendt/ Tirol - Vollpension Gruppe B für DM 179,-- mit Bild vom Gasthof, Panorama und einem nur 8 km entfernten Tanzlokal[5]-, zeigt nicht nur den Agenturbetrieb dieses Unternehmens, das nur hinter gewerkschaftlichen Mauern arbeitete, sondern verdichtet das Bild des gewerkschaftlichen Sozialtourismus, der seine Aufgabe nur in dem Arrangieren von Billigangeboten erfüllt sah. Daß die spätere Gut-Reiseorganisation, die die irritierende Konkurrenz noch vervollständigte, auch sogar darauf noch verzichtete, um in den "Kreis der Großen" zu gelangen, pervertiert jeden gewerkschaftlichen Ansatz.

1. "Wenn wir uns auch mehr und mehr dem allgemeinen Markt anschließen mußten, können wir nach wie vor unseren Mitgliedern preisgünstig Urlaub anbieten. Preisvergleiche können das bestätigen".Aus: Korrespondenz mit leitendem Mitarbeiter des DGB-Freizeit-Werkes Dortmund
2. Reiseprogramm des DGB-Freizeit-Werkes Dortumund 1961
3. Ebd., 1964
4. Ebd., 1965
5. Bremer Metall, Nr. 2, S. 10, 1961

Diese Unfähigkeit zur zentralen oder sinnvollen Koordinierung, das ständige Produzieren eigener gewerkschaftlicher Konkurrenz, zerstörte ebenso den Rest an Arbeitnehmern für einen engagierten Sozialtourismus wie der fehlende Mut zur kollektiven Planung und Organisation. Denn daß kollektive Programme nicht gleich KDF-Strukturen besitzen mußten, zeigten die Aktivitäten des Ferienwerks der Arbeitskammer des Saarlandes, das zur Durchsetzung eigener Ziele die Sache selbst nicht aus der Hand gab, keine kommerziellen Veranstalter in die Programmplanung einschaltete und somit qualifizierter arbeitete. Der Anreiz des Reisesparens an sich war eine zu geringe Grundlage für gewerkschaftlichen Sozialtourismus. Die in damaligen Medien[1] so oft geforderte "konzentrierte" Arbeit von Fremdenverkehrsverbänden, Kurverwaltungen, Hotel- und Gaststättengewerbe, Reisebüros und Gewerkschaften hätte, wie die beschriebene Entwicklung zeigte, mit Sicherheit auch "Gäste zweiter Ordnung" produziert. Aber wäre dem DGB, vielleicht zusammen mit der DAG und staatlicher Hilfestellung, wie dies hin und wieder formuliert wurde[2], eine zentrale sinnvolle Koordination gelungen, die wirkungsvoll bis in die Ortsverwaltungen gereicht hätte und dort noch Spielraum für Modifikationen nach eigenen Bedürfnissen

1. Z. B. Neue Zeitung, München, vom 10.5.1950 (Sozialtouristik als neue Aufgabe)
2. Z. B. Handelsblatt, Düsseldorf, vom 13.12.1957 (Sozialtourismus braucht Förderung)

gelassen hätte, hätte sich die bei der GUT-Gründung angestrebte gewerkschaftliche Marktdominanz bewahrheiten können, hätte die Gewerkschaft ihren bildungspolitischen und kulturellen Auftrag auch auf dem Sektor Tourismus erfüllt und wäre ihr heute der Vorwurf, die Arbeitnehmer individualisiert, kategorisiert und stigmatisiert zu haben, erspart geblieben.

4. Stigmatisierung der Arbeiter

Die nachgewiesene Abkehr der Arbeitnehmer vom Sozialtourismus lag aber nicht nur an der sukzessiven Einkommensverbesserung und dem Umsteigen auf traditionelle Angebote. Vielmehr implizierte die Konzeption des Sozialtourismus die Forderung von Gewerkschaften, Industrie und Verbänden, "... die einer echten Erholung abträgliche kollektivistische Methode durch eine individuelle zu ersetzen"[1], bereits eine Kategorisierung. Denn wie wollten Anbieter sozialtouristischer Programme, gleich welcher Motivation, die Sozialtouristen "in den allgemeinen Strom der Erholungssuchenden"[2] unauffällig einreihen, ohne den Zugang zum bürgerlichen Tourismus mit Sonderkonditionen, Rabatten oder Qualitätsminderungen zu verbilligen? Der verbreitetste Versuch hierzu war das "Reisesparen".

1. Neue Zeitung, München, vom 10.5.1950, (Sozialtouristik als neue Aufgabe)
2. A.R. Lingnau: Die soziale Aufgabe des Fremdenverkehrs, S. 5

Das Prinzip dieses organisierten Prämiensparens war, über den Kauf von Wertmarken die geplante Urlaubsreise günstiger vorzufinanzieren oder diese Reisemarken praktisch als "Reisegeld" zu benutzen. So hielt z. B. der Werbeslogan: "Die DFG-Reisesparmarke--die Urlaubswährung" auch das angekündigte Versprechen: Man konnte nicht nur den Aufenthalt im Gewerkschaftsheim damit bezahlen, sondern alle Fahrkarten für Bahn- und Omnibuslinien, für zahlreiche Bergbahnen und Sessellifte, Schiffahrtslinien, Gebühren auf vielen Campingplätzen, Touristenverpflegung in den Konsumgenossenschaften, Fahrkarten der nationalen und internationalen Buslinien der Deutschen Touring-Gesellschaft, bis zum Essen im Speisewagen der Bundesbahn oder der "Wurst" auf dem Hauptbahnhof.[1] Etwas modifiziert übernahm das Ferienwerk der Arbeitskammer des Saarlandes (1951 - 1978)[2] dieses System. Alle veranstalteten Reisen mußten mit Sparmarken bezahlt werden. Reisende, die sich damaligen Komfort leisteten, wie z. B. Vollpension u.a., erhielten Gutscheine für diese zusätzlichen Leistungen, z. B. Essensgutscheine für Vertragsgaststätten in der Urlaubsregion.

Aber in allen diesen Maßnahmen, die den Reisemarkt für den "kleinen Mann" öffnen und das Reisen individualisieren

1. DFG-Reisekurier, Nr. 2, 1953, S. 6
2. 1978 wurde das Ferienwerk durch eine Kammergesetzänderung nur noch Verwaltungsinstitution für eigene Familienferiendörfer in Scheidegg/Allgäu und in Marina di Campo auf Elba. Aber bereits ab 1965 läßt sich in den statistischen Unterlagen des Ferienwerks eine Zielgruppen-Verlagerung vom Arbeiter zum Angestellten feststellen.

sollten, steckt die Gefahr der Zuschreibung eines Stigmas durch gesellschaftlich oder gruppenspezifisch negativ-bewertbare Attribute. Während bei Formen des Arbeitertourismus soziale Diskreditierung durch gemeinsame Ideale, Ziele und politische Solidarität der Reise- oder Wandergruppe aufgefangen werden konnte, die Gruppe zusammen, ohne Unterschiede erlebte, lernte und sich sozial aktivierte, erholte und entspannte sich der "Sozialtourist" individualisiert mit vorläufig noch fremden, durch nichts verbundenen A-B-C-oder-D-Klasse-Touristen. Das Bezahlen mit der Reisesparkarte als "Urlaubswährung", der Essensgutschein vom Ferienwerk der Arbeitskammer kennzeichnete ebenso die soziale Herkunft des Einlösers wie der morgendliche Mischkaffee-Ausschank bei Scharnow-Reisen, durch den das Programm erst sozialtouristisch werden konnte. Diese offenen Zeichen der Armut in einer sich gerade etablierenden Wohlstandsgesellschaft konnten so doppelt mit dem Rollenverhalten der Mittouristen kollidieren, in dem Konsumstil und -klasse prägendes Schichtungskriterium waren. So ist es nicht verwunderlich, daß sich im Sozialtourismus eine Entwicklung abzeichnete, die mit Ende der 60er Jahre für alle Beteiligten ein weiteres Engagement erübrigte. Daß aber die sozialtouristischen Aktivitäten ihr gestecktes Ziel erreichten und alle bis dahin Sozialschwächeren touristisch integrierten, kann nicht behauptet werden und wird auch durch den übergroßen Anteil der Nichtreisenden unter den Arbeitnehmern,

der Daheimgebliebenen statistisch unterstützt[1].
Es kann vielmehr behauptet werden, daß die wahrgenommenen Kategorisierungstendenzen im Sozialtourismus einen Entscheidungsprozeß unter den Arbeitnehmern hervorriefen, entweder zuhause zu bleiben oder mit Verbesserung der materiellen Perspektiven sich selbst in den "allgemeinen Strom der Erholungssuchenden einzureihen" und sich 14 Tage oder 3 Wochen in "neuer Gestalt", entsprechend ihrer Wahl, zu erholen und zu entspannen.
Die Tourismusindustrie profitierte von dieser Entwicklung, aber daß sie sich bewußt für Reisesparen und andere Stigmata einsetzte und stark machte, bewußt "Gäste zweiter Ordnung" produzierte, um über die wahrgenommene soziale Diskreditierung den touristischen Konsum auf höherer Ebene zu beschleunigen, wäre ungerecht zu unterstellen. Dies wurde nur dankbar verwertet.

5. Vom Arbeiter zum Staatsbürger

Das aber, was ein Wiederaufleben des Arbeitertourismus zu alten Qualitäten wesentlich verhinderte und selbst den angebotenen Sozialtourismus nur als vorübergehende Notlösung akzeptabel zu machen schien, waren die vertikalen Mobilitätschancen der Arbeiterklasse nach dem Krieg.

1. Vgl. H. Bausinger: Wer fährt in Urlaub und wer nicht? S. 176/177 und auch: DIVO-Untersuchung: Urlaubsreisen 1968, S. 87

Mit dem Wachstum der Wirtschaft und dem Einsatz neuer Produktionstechniken benötigte die Industrie immer weniger Arbeiter zur Versorgung der Gesamtbevölkerung mit materiellen Gütern. Gleichzeitig erhöhte sich die Zahl der Beschäftigten, die an der mittelbaren Güterproduktion im fertigungsvorbereitenden Bereich in Forschung, Entwicklung, Konstruktion, oder durch die erhöhte Warenproduktion in Handel, Verkehr, Werbung als Angestellte beschäftigt werden mußten[1]. Feststellbare Assimilationen in Arbeitsbedingungen und -anforderungen, in der Einkommenshöhe, in Veränderung des aktuellen Marktwertes ihrer Arbeitskraft und die gemeinsame Gefahr, durch Rationalisierungen ihre Arbeitsplätze zu verlieren, verschmolzen Arbeiter und Angestellte immer mehr zu einer "neuen höheren Arbeiterklasse". Waren bis 1933 noch die Industriearbeiter "Kern der Arbeiterklasse", so wurde die "neue höhere Arbeiterklasse" nun vornehmlich von jener Gruppe gestellt, die in hochtechnischen automatisierten Anlagenbereichen arbeitete. Für den Freizeit- und Konsumbereich dieser gesellschaftlichen Gruppe hat sich die Auffassung gängig durchgesetzt, daß es dem Arbeiter noch nie so gut gegangen sei wie in dieser prosperierenden Wohlstandsgesellschaft.

1. Die absolute Zahl der Arbeiter stieg beispielsweise von 1950 - 1972 von 11,2 Mill. auf 12,2 Millionen. Die Zahl der Angestellten und Beamten von 4,4 Mill. auf 10,6 Mill. Der Anteil der Arbeiter an den Erwerbstätigen schrumpfte von 50,9 % auf 45,9 %. Der Angestellten- und Beamtenanteil aber stieg von 19,9 % auf 40,3 %. Vgl. Statistische Jahrbücher 1964, S. 147; 1974, S. 142 (Mikrozensus 1972)

Die Wahrnehmung der "objektiven Faktoren", wie ökonomischer, demographischer Strukturwandel, Veränderung der Herrschafts- und Machtverhältnisse in demokratische, als individuelle Bereitschaft zum Mobilitätsstreben, beschleunigte die Entwicklung der Arbeiter zum Staatsbürger. Die Tendenz der Arbeiter und Angestellten, die sozialtouristischen Angebote eher zu ignorieren und sich traditionellen bürgerlichen Formen zuzuwenden, sich beim Camping oder mit Autotourismus zu erholen und zu entspannen, deutet darauf hin, daß Urlaub und Tourismus zu einem erreichbaren Stück Lebensqualität für alle Bevölkerungsschichten geworden waren. Weil die Urlaubsreise im Vergleich zu anderen Waren sehr viel teurer ist, einen unmittelbaren und kurzfristigeren, nicht lange vorzeigbaren Verwertungscharakter hat und letztlich, trotz ihrer Mittelfunktion zur Reproduktion der Arbeitskraft, eher als übergeordnetes Bedürfnis der Luxuskategorie qualifiziert werden kann, scheinen sich Reisekonsum und -formen zum Beweis der These zu eignen, die Lebenssituation der Arbeiter und kleineren Angestellten habe sich jener der "besitzenden" Klasse genähert, bzw. die Klassenunterschiede seien in unserer Gesellschaft weitgehend beseitigt. Der touristische Nivellierungsprozeß, der sowohl materielle Verbesserungen als auch vertikale Mobilitätschancen voraussetzte,

ist einer jener, die den gesellschaftlichen Aufbau von einem polaren in einen einheitlicheren mittelständischen mitverwandelt haben. Die Demokratisierung der Urlaubsreise kann, wie die demokratisierte Erreichbarkeit industriell produzierter Konsum-, Komfort- und Unterhaltungsgüter und ehemals bürgerlicher Einkommens- und Freizeitgrenzen, als einer der Prozesse verstanden werden, die eine grundlegendere Strukturveränderung dieser Gesellschaft miteingeleitet und beschleunigt haben.

Grundlegender, weil sich herausgearbeitete Phänomene und Randerscheinungen der Verbürgerlichung des 19. und beginnenden 20. Jahrhunderts[1] wie z. B. die "Doppel"-Loyalität oder besser Zick-Zack-Orientierung der Arbeiter an sowohl bürgerlichen als auch "arbeiterbewegenden" Normen und Werten in der Wohlstandsgesellschaft abschliffen, verstärkt bürgerliche Haltungen internalisiert wurden und das bürgerliche Potential der touristischen Rolle aufgenommen werden konnte. Der Prozeß der Verbürgerlichung, der bis dahin "...-entgegen der Vorstellung, die dieses Wort nahelegt- keineswegs ein Prozeß ist, der verläuft wie das langsame aber stetige Füllen eines leeren Glases"[2], könnte nun eher einem zügigen Einschenken entsprechen. Dies müßten allerdings empirische Forschungen ebenso genauer verifizieren wie die mögliche umgekehrte Proletarisierung bürgerlicher Schichten

1. Vgl. Hermann Bausinger: Verbürgerlichung, S. 24 - 49
2. Ebd., S. 31/32

und ihre veränderten, auch nivellierten touristischen Affinitäten. Denn mit der Anhebung der neuen, höheren Arbeiterklasse zu Durchschnittstouristen, mit dem Abschleifen zuvor noch dichotomer Tendenzen in Reisedauer, -ziel, -unterkunft und Konsumverhalten zum "Trend-Running" wurde auch der prestigebetonte touristische Luxus - hauptsächlich durch neue Verkehrsmittel und eine nivelliertere Erreichbarkeit - auf eine touristische Einheitsklasse reduziert, mit einem horizontalen Nebeneinander verschiedener Transport- und Konsumstile. Aber es sollte auch zugegeben werden, daß sich dieser Erklärungsversuch des Wandels vom anspruchsbeladenen Arbeitertourismus zum demokratisierten Billig-Massentourismus über Aspekte der Verbürgerlichung diesem Phänomen mehr mit den Methoden der sozialen Schichtung, der sozialen Stratifikation nähert. Dieser soziologische Weg, um über Konsumdifferenzierung und andere soziale Abhängigkeiten die Möglichkeiten von Urlaubsreisen unterschiedlicher Qualität und Quantität in unteren sozialen Schichten zu analysieren, läßt nur zu leicht individuelle Befunde deuten, führt zu Subjektivierungen, groben Verallgemeinerungen und beschreibt letztlich oft nur einen statischen Ausschnitt. Deshalb muß über Arbeitsbedingungen, Freizeit, Wohn- und Lebensqualität die soziale Lebenswelt in ihrer Dynamik

erfaßt werden, um gesellschaftliche Antagonismen miteinbeziehen zu können, die die soziale Schichtung nicht festschreiben auf einer strukturfunktionalistischen Ebene, sondern als Abbild auch geltender Herrschafts- und Machtverhältnisse, als Prozeß, in dem Ungleichheiten entstehen und bestehen und sich trotz sogenannten Wohlstands auch perpetuieren.

Der Wohlfahrtsstaat hat den Kapitalismus akzeptabel gemacht, die Proletarier in touristische Staatsbürger verwandelt und aus der Urlaubsreise ein gesamtgesellschaftliches Bedürfnis, dessen Befriedigung scheinbar das Leben in dieser Gesellschaft -als alljährliche kurzfristige Flucht aus ihr- erst lebenswert macht.

QUELLEN- UND LITERATURVERZEICHNIS

Literatur:

Arbeiter-, Reise- und Wanderführer, Berlin, Dietz-Verlag, 1932

Arbeiterjugendbewegung in Frankfurt 1904 - 1945, Material zu einer verschütteten Kulturgeschichte, Lahn-Gießen, Anabas-Verlag, 1978

Archiv für Wohlfahrtspflege (HG): Die Wohlfahrtseinrichtungen in der Stadtgemeinde Berlin, (Graubuch), Berlin 1927

Ballerstedt, Gustav: Die Erholung der Arbeitnehmer unter Hervorhebung der tarifvertraglichen Bestimmungen, Diss., Halle 1934

Bauer, Stefan: Achtstundentag, in: Handwörterbuch der Staatswissenschaften, Bd. 1, 4. A., Jena 1923, S. 29 - 36

Ders.: Arbeiter-Schutzgesetzgebung, in: ebd., S. 401 - 475

Bausinger, Hermann: Verbürgerlichung - Folgen eines Interpretaments, in: Wiegelmann, G.: Kultureller Wandel im 19. Jahrhundert, Göttingen 1973, S. 24 - 49

Ders.: Wer fährt in den Urlaub und wer nicht? in: Der Bürger im Staat, 24. Jg., Heft 3, Sept. 1974, S. 174 - 181

Bericht der deutschen Arbeiterdelegation über ihren Aufenthalt in Rußland vom 14. Juli bis zum 28. Aug. 1925: Was sahen 58 deutsche Arbeiter in Rußland, Berlin 1925

Bers, Günter (HG): Arbeiterjugend im Rheinland, Wentorf b. Hamburg 1978 (Die Arbeiterbewegung in den Rheinlanden, Nr. 8)

Biallas, Hans: Deutsche Arbeiter fahren nach Madeira, in: Kürbisch, Friedrich G.: Dieses Land schläft einen ruhigen Schlaf, Sozialreportagen 1918 - 1945, Berlin - Bonn 1981, S. 178 - 180

Birkert, Emil: Von der Idee zur Tat, Heilbronn 1970

Böhm, Gustav: Die proletarische Ferienreise, in: Urania, Heft 6, Jg. 26/27, 1927

Böhmert, Victor: Die Erholung der Arbeiter außer dem Hause, in: Giesecke, Hermann (HG): Freizeit- und Konsumerziehung, Göttingen 1974, S. 30 - 50

Brüggemeier, Franz-Josef: Leben vor Ort, München 1983

Buchholz, Wolfhard: Die nationalsozialistische Gemeinschaft "Kraft-durch-Freude", Freizeitgestaltung und Arbeiterschaft im III. Reich, München 1976

Bühler, W.; Kanitz, H.; Siewert, H.J.: Lokale Freizeitvereine, St. Augustin 1978

Conze, Werner: Vom "Pöbel" zum "Proletariat". Sozialgeschichtliche Voraussetzungen für den Sozialismus in Deutschland, in: Fischer, Wolfram, Bajor, Georg; (HG): Die soziale Frage, neuere Studien zur Lage der Fabrikarbeiter in den Frühphasen der Industrialisierung, Stuttgart 1967, S. 17 - 48

Deutscher Metallarbeiterverband: Arbeiterferien - in besonderer Berücksichtigung der Verhältnisse in der Metallindustrie, Stuttgart 1913

DIVO-Institut: Urlaubsreisen 1968, Reiseintensität, Reisegewohnheiten der westdeutschen Bevölkerung im Zeitvergleich 1954 - 1968, Frankfurt/M. 1969

Dokumentation des DGB-Landesbezirks Baden-Württemberg: Stärkung der Individualrechte der Arbeitnehmer durch staatlich verordnete Arbeiterkammern - ein Widerspruch in sich, Stuttgart 1973

Dressler-Andreß, Horst: Die Freizeitgestaltung in Deutschland, Berlin 1936

Ders.: Die Freizeitgestaltung in Deutschland, in: Soziale Arbeit und Gemeinschaft, Karlsruhe 1936

Dunkelmann, Henning: Lokale Öffentlichkeit, Stuttgart 1975

Duvigneau, Volker: Zwischen Kaltem Krieg und Wirtschaftswunder. Deutsche und europäische Plakate 1945 - 1959, München 1982 (Ausstellungskatalog des Münchner Stadtmuseums)

Emmerich, Wolfgang (HG): Proletarische Lebensläufe. Autobiographische Dokumente zur Entstehung der zweiten Kultur in Deutschland, Bd. 1 u. 2, Reinbek bei Hamburg 1974

Engels, Heinz; Schneider, Lothar: Motorisierung - Millionen in Bewegung, in: Franken, Karl: Die automobile Gesellschaft, Reinbek, 1972, S. 9 - 15

Engelsing, Rolf: Zur Sozialgeschichte deutscher Mittel- und Unterschichten, Göttingen 1973

Enzensberger, Hans Magnus: Eine Theorie des Tourismus, in: ders., Einzelheiten, Frankfurt/M., 1973, S. 179 - 205

Fabian, Kurt: Kein Parteisoldat, Lebensbericht eines Sozialdemokraten, Frankfurt/M., 1981

Fischer, Wolfram (HG): Quellen zur Geschichte des deutschen Handwerks, Göttingen 1957

Frister, H.: Sozialistische Studienreisen, in: Urania, Heft 8, Jg. 25/26, 1926, S. 241 - 245

Ders.: Wanderung in Süddeutschland, in: Urania, Heft 10, Jg. 26/27, 1927, S. 307 - 314

Fuss, Karl: Die Geschichte des Reisebüros, Darmstadt 1960

Gäntsch, Helmut; Die freien Gewerkschaften in Bremen 1919 - 1933, Bremen 1969

Giesecke, Hermann (HG): Didaktische Probleme der Freizeiterziehung, in: ders.: Freizeit- und Konsumerziehung, Göttingen 1974, S. 219 - 239

Gladen, Albin: Geschichte der Sozialpolitik in Deutschland, Wiesbaden 1974

Glaser, Hermann: Maschinenwelt und Alltagsleben, Industriekultur in Deutschland vom Biedermeier bis zur Weimarer Republik, Frankfurt/M. 1981

Großmann, Ruprecht: Die Arbeiterkammern in der Rechtsordnung, Bremen 1962

Grünwaldt, Michael: Die nationalsozialistische Gemeinschaft "Kraft-durch-Freude" im Raum Tübingen und Reutlingen von 1933 - 1939, Mag. Arbeit, Tübingen 1977

Habermas, Jürgen: Notizen zum Verhältnis von Arbeit und Freizeit, in: Giesecke, Hermann (HG): Freizeit- und Konsumerziehung, Göttingen 1974, S. 105 - 121

Herbig, Rudolf: Notizen aus der Sozial-, Wirtschafts- und Gewerkschaftsgeschichte vom 14. Jahrhundert bis zur Gegenwart, Düsseldorf 1978

Herkner, H.: Arbeitszeit, in: Handwörterbuch der Staatswissenschaften, Bd. 1, 4. A., Jena 1923, S. 889 - 916

Herrle, Theo: Die deutsche Jugendbewegung in ihren kulturellen Zusammenhängen, 3. A. Gotha-Stuttgart 1924

Hirche, Kurt: Die Wirtschaftsunternehmen der Gewerkschaften, Düsseldorf 1966

Hodann, Max: Mit Rucksack und Zelt nach Afrika, in: Urania, Heft 2, Jg. 25/26, Oktober 1925, S. 19 - 23

Hoselbarth, Erwin: Arbeiterwandervereine, in: Neue Welt, illustrierte Beilage für Wissenschaft, Belehrung und Unterhaltung, Nr. 21, Jg. 1911, S. 163 - 165

Huck, Gerhard (HG): Sozialgeschichte der Freizeit, Wuppertal 1980

Hübbenet, Anatol v.: Die NS-Gemeinschaft "Kraft-durch-Freude", Aufbau und Arbeit, Berlin 1939

Jakobeit, Wolfgang; Mohrmann, Ute (HG): Kultur und Lebensweise des Proletariats, Berlin (DDR) 1974

Jensen, Otto: Soziales Wandern, in: Urania, Jan. 1924, Jg. 24/25, Heft 2, S. 54 - 55

Keil, Wilhelm: Erlebnisse eines Sozialdemokraten, in: Wolfram Fischer (HG), Quellen zur Geschichte des deutschen Handwerks, Göttingen 1957, S. 165 - 172

Kentler, Helmut: Jugend im Urlaub, München 1965

Klingenfuß, Kurt: Der Erholungsurlaub der Gefolgschaft, Diss.,Heidelberg 1937

Knebel, Hans-Joachim: Soziologische Strukturwandlungen im modernen Tourismus, Stuttgart 1960

Knoll, Annegret: Der Tübinger Touristenverein "Naturfreunde" als Teil einer proletarischen Kulturorganisation, Tübingen, Magisterarbeit 1982

Koch-Miesbach, Arthur: Als Arbeiter-Delegierter, Hamburg 1927

Kramer, Dieter: Freizeit und Reproduktion der Arbeitskraft, Köln 1975

Ders.: Die Krise des Massentourismus, in: Wandern und Bergsteigen, Naturfreundezeitschrift, Nr. 2, März/April 1979, S. 3 - 5

Ders.: Aspekte der Kulturgeschichte des Tourismus, in: Zeitschrift für Volkskunde, I/1982, Jg. 78, Stuttgart 1982, S. 1 - 13

Ders.: Der sanfte Tourismus, Wien 1983

Krämer-Badoni, Thomas, u.a.: Zur sozio-ökonomischen Bedeutung des Automobils, München 1971

Kuczynski, Jürgen: Die Geschichte der Lage der Arbeiter unter dem Kapitalismus, Berlin-Akad. Verlag, Bd. 3, 1871 - 1900, 1962; Bd. 4, 1900 - 1917, 1967; Bd. 5 1917 - 1932/33, 1966; Bd. 6, 1933 - 1945, 1964; Bd. 7a/b, 1945, 1963

Ders.: Geschichte des Alltags des deutschen Volkes, Köln 1982

Kummer, Fritz: Eines Arbeiters Weltreise, Stuttgart 1913

Kürbisch, Friedrich, G.: Dieses Land schläft einen ruhigen Schlaf, Sozialreportagen 1918 - 1945, Berlin - Bonn 1981

Lafferentz, Bodo: Reisen von Volk zu Volk als Beitrag für gegenseitige Verständigung, Berlin 1938

Ders.: Urlaub und Erholung, in: Bericht, Weltkongreß für Freizeit und Erholung, Hamburg 23. - 30.7.1936, Berlin 1936

Langewiesche, Dirk; Schönhoven, Klaus, (HG): Arbeiter in Deutschland, Paderborn 1981

Lenz-Romeiss, Felicitas: Freizeit und Alltag, Göttingen 1974

Ley, Robert: Deutschland ist schöner geworden, Berlin 1936

Lingnau, A.R.: Die soziale Aufgabe des Fremdenverkehrs, in: Der Fremdenverkehr, Nr. 9/10, Jg. 1953, S. 4 - 6

Loesen, Achim v.: Die gemeinwirtschaftlichen Unternehmen der deutschen Gewerkschaften, Köln, Bund-Verlag, 1979 (Korrekturabzug, Ohne Seitenangaben)

Lüdtke, Alf: Arbeitsbeginn, Arbeitspausen, Arbeitsende, in: Huck, Gerhard, (HG): Sozialgeschichte der Freizeit, Wuppertal 1980, S. 95 - 122

Lüdtke, Hartmut: Freizeit in der Industriegesellschaft, Opladen 1975

Marrenbach, Otto (HG): Fundamente des Sieges, Die Gesamtarbeit der DAF von 1933 - 1940, Berlin 1940

Marsch, Hermann: Proletarische Globetrotter, in: Urania, Heft 1, Jg. 1924 - 25, S. 310 - 312

Marx, Karl: Das Kapital, Bd. 1, Frankfurt/M., Ullstein-Verlag, 1969

Meinert, Ruth: Die Entwicklung der Arbeitszeit in der deutschen Industrie, Diss. Münster 1958

Menke-Glückert, E.: Verein Volkswohl 1888 - 1938. Zugleich ein halb Jahrhundert Dresdner Sozialgeschichte, Dresden 1939

Moltrecht, H.J.: Kultur im Leipziger Fortbildungsverein für Arbeiter, in: Jakobeit, W., Mohrmann U.: Kultur und Lebensweise des Proletariats, Berlin (DDR) 1974, S. 137 - 159

Monat, Anneliese: Sozialdemokratie und Wohlfahrtspflege, Stuttgart 1961

Müller, Willy: Das soziale Leben im neuen Deutschland, Berlin 1938

Nahrstedt, Wolfgang: Die Entstehung der Freizeit, Göttingen 1972

Negt, Oskar: Marxismus und Arbeiterbildung - Kritische Anmerkungen zu meinen Kritikern, in: Brock, Adolf; Müller, Hans Dieter; Negt, Oskar: Arbeiterbildung, Reinbek 1978, S. 43 - 86

Ders.: Soziologische Phantasien und exemplarisches Lernen, Zur Theorie der Arbeiterbildung, 4. A., Frankfurt/M. 1974

Nipperdey, Thomas: Verein als soziale Struktur in Deutschland im 18. und 19. Jahrhundert, in:Boockmann, H.: Geschichtswissenschaft und Vereinswesen im 19. Jahrhundert, Göttingen 1972, S. 1 - 44

Opaschowski, Horst: Jugendauslandsreisen. Geschichtliche, soziale und pädagogische Aspekte, Neuwied-Berlin 1970

Opladen, Lutwin;Sack, Rudolf: Verkehrswesen, Stuttgart - Düsseldorf 1965

Osterland, Martin; Deppe, Wilfried, u.a.: Materialien zur Lebens- und Arbeitssituation der Industriearbeiter in der BRD, Frankfurt/M., 1973

Prahl, Werner: Freizeitsoziologie, Entwicklungen - Konzepte - Perspektiven, München 1977

Ders.; Steinecke Albrecht: Der Millionenurlaub, Frankfurt 1981

Raschke, Peter: Vereine und Verbände. Zur Organisation von Interessen in der Bundesrepublik Deutschland, München 1978

Raydt, H.; Eckhardt, F.: Das Wandern, Leipzig - Berlin 1909

Reck, Siegfried: Bedingungen und Strukturen des Privatlebens deutscher Arbeiter; Wandlungen seit der Jahrhundertwende, Diss., Marburg 1969

Reiseanalyse 1971, Studienkreis für Tourismus (HG), Starnberg 1972

Reulecke, Jürgen: Vom blauen Montag zum Arbeiterurlaub - Vorgeschichte und Entstehung des Erholungsurlaubs für Arbeiter vor dem 1. Weltkrieg, in: Archiv für Sozialgeschichte, Bd. 16, 1976, Bad Godesberg, S. 205 - 248

Ders.: "Veredelung der Volkserholung" und "edle Geselligkeit". Sozialreformerische Bestrebungen zur Gestaltung der arbeitsfreien Zeit im Kaiserreich, S. 141 - 160, in: Huck, G. (HG): Sozialgeschichte der Freizeit, Wuppertal 1980

Ritschel, H.: Vom Verkehrschaos zur Verkehrsordnung, Hamburg 1968

Rohm, Ernst: Urlaub, Wandern, Bergsteigen, in: Wandern und Bergsteigen, Naturfreundezeitschrift Nr. 2, März/April 1976

Spode, Hasso: Der deutsche Arbeiter reist, in: Huck, Gerhard (HG): Sozialgeschichte der Freizeit, Wuppertal 1980, S. 281 - 306

Schelsky, Helmut: Beruf und Freizeit als Erziehungsziele in der modernen Gesellschaft, in: ders., Auf der Suche nach der Wirklichkeit, Köln 1965, S. 160 - 181

Scherm's Reisehandbuch für wandernde Arbeiter, 3. veränd. A., Nürnberg 1898

Scheuch, Erwin K.: Die Verwendung von Zeit in West- und Osteuropa, in: ders. (HG) Soziologie der Freizeit, Gütersloh 1972, S. 192 - 219

Ders.: Ferien und Tourismus, in: ders., (HG), Soziologie der Freizeit, Gütersloh 1972, S. 304 - 317

Schivelbusch, Wolfgang: Geschichte der Eisenbahnreise, München 1977

Schramm, Julius: Mein Leben als Kunstschmied, in: Wolfram Fischer (HG): Quellen zur Geschichte des deutschen Handwerks, Göttingen 1957, S. 173 - 174

Starke, Gerhard: Die Deutsche Arbeitsfront, Berlin 1940

Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich 1941/42

Statistische Jahrbücher, Wiesbaden 1952 - 1973

Sternheim, Andries: Zum Problem der Freizeitgestaltung, in: Giesecke, Hermann (HG): Freizeit- und Konsumerziehung, Göttingen 1972, S. 50 - 68

Touristenverein "Naturfreunde" - Jubiläumsheft - 80-Jahre, Touristenverein 'Die Naturfreunde' 1895 - 1975

Trappmann, Klaus (HG): Landstraße, Kunden, Vagabunden, Berlin 1980

Tretjakow: Menschen eines Scheiterhaufens, in: K. Trappmann (HG): Landstraße, Kunden, Vagabunden, Berlin 1980, S. 328 - 333

Uebler, G.L.E.: Die Fremdenverkehrsorganisation in Deutschland, Diss. München 1953

Viebig, Clara: Weiberdorf, Düsseldorf 1982

Wilensky, Harold: Die Umverteilung von Freizeit und Arbeit, in: Scheuch, Erwin K., Soziologie der Freizeit, Gütersloh 1972, S. 153 - 182

Wunderer, Hartmann: Der Touristenverein "Die Naturfreunde" - eine sozialdemokratische Arbeiterkulturorganisation 1895 - 1933, in: Internationale wissenschaftliche Korrespondenz zur Geschichte der deutschen Arbeiterbewegung (IWK), Heft Nr. 4, Jg. 13, Berlin 1977, S. 506 - 520

Zentralausschuß der Naturfreunde-Internationale (NFI) (HG): Denkschrift zum 60-jährigen Bestehen 1895 - 1955 - Touristenverein "Die Naturfreunde", Zürich 1955

Zwahr, Helmut: Ausbeutung und Stellung des Fabrik- und Manufakturarbeiters am Ende der industriellen Revolution, in: Jacobeit, Wolfgang; Mohrmann, Ute: Kultur und Lebensweise des Proletariats, Berlin (DDR) 1974, S. 87 - 137

Zeitungen, Berichte, Protokolle und sonst. Publikationen

Arbeitskammer des Saarlandes (HG): Die Arbeitskammer, Jahrgänge: April 1953, Oktober 1953, Januar 1954, Juli/Aug. 1963

Badische Zeitung, Freiburg, Tageszeitung vom 13.5.1950 - Ein Probejahr des Fremdenverkehrs -

Blätter des Schwäbischen Albvereins, Jg. 14 (1902), Nr. 7

Bremer Metall, Mitteilungsblatt der IG-Metall, Verwaltungsstelle Bremen, Nr. 3 - 1957, Nr. 3 - 1958, Nr. 1 - 1959, Nr.3 - 1959, Nr. 4 - 1960, Nr. 2 - 1961

Deutsche Feriengemeinschaft (DFG), Düsseldorf, Vereinssatzung, Ausfertigung UR. Nr. 2182/1951

Deutscher Gewerkschaftsbund (DGB) (HG): DFG-Reisekurier, Nr. 2, 1953

Deutscher Gewerkschaftsbund (DGB) - Freizeitwerk Dortmund: Reiseprogramme: Jahresprogramm 1961, Sommer 1965, Sommer 1964

Deutscher Gewerkschaftsbund (DGB) - Freizeitwerk Dortmund - Vereinssatzung (Abschrift)

Deutsche Zeitung, Stuttgart, vom 24.10.1953 - Sozialtourismus in Deutschland

Eisenbahnzentralamt Minden, Bericht vom 7.4.1953 - Ausrüstung von Sonderwagen mit Hängematten -

Frankfurter Rundschau, Frankfurt, Tageszeitung vom 30.10. 1945 - Wiederaufleben des Touristenvereins "Die Naturfreunde" -

Frankfurter Rundschaum am Wochenende vom 22.8.1966, Jg. 22, Nr. 34 -Abends wenn die Musi' spielt - Ruhpolding - die Wiege des Sozialtourismus - (Heinz Hartmann)

Gemeinnützige Blätter für Hessen und Nassau (vor. gemeinnützige Blätter für Groß-Frankfurt, Nr. 13, 1911)

Ebd., Nr. 14, 1912

Ebd., Nr. 15, 1913

Geschäftsberichte des Deutschen Gewerkschaftsbundes (DGB) (HG): 1950/51, Düsseldorf 1952; 1952/53, Düsseldorf 1954; 1954/55, Düsseldorf 1956; 1956/58, Düsseldorf 1959; 1959/61, Düsseldorf 1962; 1962/65, Düsseldorf 1966; 1965/68, Düsseldorf 1969

Hamburger Allgemeine Zeitung, Hamburg, Tageszeitung vom 1.3.1950, - Reisen für jedermann durch "Sozialtourismus"

Hamburger Echo, Hamburg, Tageszeitung vom 16.4.1929 - Gemeinnützige Verkehrswerbung -

Hamburger Echo, Hamburg, Tageszeitung vom 29.10.1951

Hamburger Echo, Hamburg, Tageszeitung vom 25.9.1930

Hamburger Volkszeitung, Hamburg, vom 23.9.1930 - Verkehrsbund züchtet "Gelbe"

Handelsblatt, Düsseldorf, Wochenzeitung vom 13.12.1957 - Sozialtourismus braucht Führung -

Jahresbericht des Allgemeinen Deutschen Gewerkschaftsbundes (ADGB), Ortsausschuß Bremen, 1929, Bremen 1930

Kramer, Dieter: Rundreisen gegen den Strich gebürstet, in: Frankfurter Allgemeine Zeitung, Frankfurt, Tageszeitung vom 5.10.1979, Nr. 219, Reiseblatt

Lebensbericht (handschriftl.) von Otto Bredereck, Archiv: Dieter Kramer, Marburg

Nachrichtendienst des Deutschen Gewerkschaftsbundes (DGB) (HG): Bd. III, 1.7. - 31.12.1951, Düsseldorf 1952, Bd. XIV, 1.1. - 31.12.1958, Düsseldorf 1959, Bd. XV, 1959, Düsseldorf 1960, Bd. XXIII, 1966, Düsseldorf 1967

Neckarpost, Tageszeitung für das werktätige Volk der Oberämter Ludwigsburg und Marbach (Kopfblatt der 'Schwäbischen Tagwacht') vom 26.8. - 3.9.1932

Die Neue Zeitung, Frankfurt, Tageszeitung vom 25.7.1953 - Sozialtourismus macht Fortschritte-

Die Neue Zeitung, München, Tageszeitung vom 10.5.1950 - Sozialtouristik als neue Aufgabe -

Offenbacher Post, Offenbach, Tageszeitung vom 12.5.1956 - "Solidarität" empfängt 10 000 Gäste -

Rheinischer Merkur, Düsseldorf, Tageszeitung vom 6.5.1950 - Gemeinnützige Reisekasse -

Staatsarchiv Bremen, Schreiben des Finanzkommissars des Senats an die Staatsanwaltschaft, vom 9.7.1933 - betr. Volksreisebüro Bremen

Staatsarchiv der Hansestadt Hamburg, AZ 173/82

Stadtarchiv Offenbach, Nr. 43/ru

Spiegel, der; Hamburg, Wochenzeitschrift vom 18.7.1956 - Touropa-Reisen - Der Urlaubstrust -

Touropa-Reisen, unveröffentlichtes Manuskript - Rede aus dem Jahr 1957, freundliche Mitteilung von Touropa, München v. 24.4.1979

Touropa-Reisen, Informationspapier zur Pressekonferenz am 10.4.1958, Berlin, Hotel Kempinski

Völkischer Beobachter, vom 2.6.1934

Ders., vom 25.4.1939

Zeit, die, Hamburg, Wochenzeitung vom 15.12.1949 - Soziale Touristik -

Zeit, die, Hamburg, Wochenzeitung vom 12.10.1950, -Sozialtourismus-

Lebenslauf

Geboren:	am 6. September 1949 in Lüneburg als Sohn des Hochfrequenzingenieurs Karl-Heinz Buchsteiner und seiner Ehefrau Charlotte.
Schulbildung:	Einschulung 1956 Gymnasium 1960 - 1969 Abitur 1969
Ausbildung:	Banklehre, September 1969 bis Juli 1971
Studien:	Betriebswirtschaft — Schwerpunkt Tourismus, Freizeit — Fachhochschule Heilbronn, von Oktober 1971 - Juli 1975, Abschluß Dipl.-Betriebswirt (FH) Universität Tübingen: SS 1975 - WS 1979/80 Studium d. Fächer Empirische Kulturwissenschaft (HF), Soziologie (NF) und Pädagogik (NF). Abschluß Magisterprüfung am 16.2.1979
Berufstätigkeit:	Verlagsgründung, Mitherausgeber der »Tübinger Hefte«, von Mai 1979 bis Dezember 1980 seit November 1980 Geschäftsführer des Deutsch-Amerikanischen Instituts Tübingen